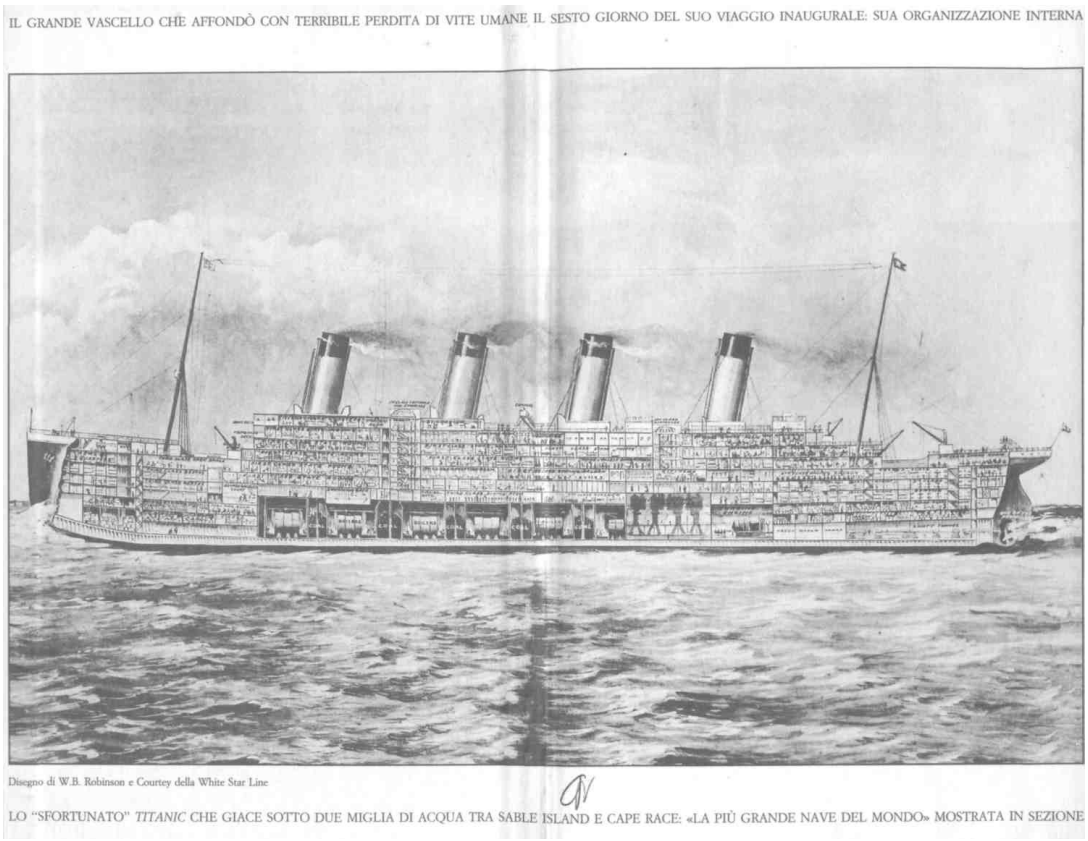
Robin Gardiner & Dan var der Vat

I Due Titanic

The Riddle of The Titanic © 1995
II Edizione, novembre 1997
III Edizione, gennaio 1998

L'enigma di un disastro voluto e di una truffa colossale.
Il vero *Titanic* non è mai partito!


IL GRANDE VASCELLO CHE AFFONDÒ CON TERRIBILE PERDITA DI VITE UMANE IL SESTO GIORNO DEL SUO VIAGGIO INAUGURALE: SUA ORGANIZZAZIONE INTERNA
Disegno di W.B. Robinson e Courtey della White Star Line
LO "SFORTUNATO" *TITANIC* CHE GIACE SOTTO DUE MIGLIA DI ACQUA TRA SABLE ISLAND E CAPE RACE: «LA PIÙ GRANDE NAVE DEL MONDO» MOSTRATA IN SEZIONE

PREFAZIONE

Da quando il relitto del *Titanic* fu localizzato da una spedizione franco-americana nel 1985 l'interesse per questa tragedia non ha conosciuto pause, ma è sembrato addirittura inesauribile, come testimonia l'enorme interesse per l'inaugurazione, a Londra, del monumento a ricordo della sciagura, tenutasi a Greenwich il 15 aprile 1995.

Basti considerare inoltre alcuni fatti dell'ultimo trimestre del 1994: la

VISIT…

vera e propria ressa in occasione dell'apertura dell'esposizione di oggetti del *Titanic* al Museo Nazionale Marittimo di Greenwich avvenuta in ottobre; il mese seguente una società giapponese annunciò la costruzione di un "hotel galleggiante e centro di conferenze" del valore di 252 miliardi di lire, che sarebbe stato una perfetta copia del *Titanic;* a dicembre vi fu a Londra il tutto esaurito per il revival del curioso documentario musicale del 1969 *The Sinking of the Titanic* di Gavin Bryars.

Nello stesso periodo un incidente fece ricordare l'eterno pericolo della navigazione in mare. Circa 900 passeggeri del traghetto *Estonia* furono dati per dispersi nel mar Baltico; la nave da crociera *Achille Lauro* affondò, a causa di un incendio, nell'Oceano Indiano ma, fortunatamente, vi fu la morte soltanto di tre persone. Nelle Filippine, nel 1987, un traghetto ha sorpassato il triste primato, detenuto per settantacinque anni dal *Titanic,* di peggior catastrofe marittima in tempo di pace: 4.375 persone perirono nell'affondamento del traghetto.

Nel decennio successivo alla scoperta del relitto del *Titanic,* a 4.000 metri di profondità nell'Atlantico settentrionale, furono eseguite una mezza dozzina di immersioni che permisero di recuperare circa 3.600 oggetti. Presto si capì che l'alone di mistero che persisteva da così tanto tempo sul mito del *Titanic,* un mito in cui la veridicità storica è comunque secondaria al forte valore simbolico della tragedia, non sarebbe stato dissolto soltanto grazie alle immersioni effettuate. Esse hanno offerto un piccolo contributo alla conoscenza dell'enigma del *Titanic,* fornendo foto spettacolari, filmati e permettendo di osservare oggetti della nave ed effetti personali dei passeggeri, ma hanno di fatto distratto l'attenzione dai misteri che continuano a essere tali. Anche la campana del *Titanic* che suonò a morto per la nave, tornava a essere null'altro che una semplice campana, che per di più non reca neppure il nome della più grande e lussuosa nave da crociera del tempo.

Il relitto non è stato riportato in superficie, in parte per il costo proibitivo dell'operazione, in parte per non profanare quella che in fondo è una fossa comune; in ogni caso lo scheletro della grande nave di linea che una volta era l'orgoglio della White Star probabilmente ha già rivelato tutti i suoi segreti.

Bisogna quindi rivolgersi altrove per risolvere i misteri che tanto hanno affascinato scrittori e lettori da quando il *Titanic* affondò il 15 aprile 1912. La lunga fenditura sulla fiancata della nave che si pensa sia stata causata

dall'iceberg è profondamente sepolta nella sabbia e non è visibile. E cosa dire del nuovo enigma di uno squarcio vicino alla prua che sembra compatibile con l'ipotesi dell'esplosione? Non esistono testimonianze scritte che parlino di un'esplosione ma non vi sono nemmeno prove evidenti di qualunque altra causa.

Nella nostra rivalutazione approfondita della leggenda abbiamo cercato di dare per scontato il meno possibile, nemmeno l'identità del relitto. Attente ricerche durante le immersioni non hanno infatti permesso di ritrovare la placca di prua con il nome della nave a lettere goffrate alte 46 centimetri. Inoltre quando si dedicò alle prime esplorazioni nel 1986, Robert Ballard, capo della squadra di ricercatori americani, non vide nulla con il nome *Titanic,* come riferì a uno degli autori, ma nelle sue ricerche notò invece una paratia che non avrebbe dovuto trovarsi in quella posizione...

Questo particolare mistero non è risolvibile poiché la piantina ufficiale del *Titanic* andò distrutta in un raid aereo durante la Seconda Guerra Mondiale e la posizione stessa del relitto solleva nuove domande. Quella stabilita dalle recenti osservazioni satellitari non coincide con la posizione fornita nella richiesta di aiuto del *Titanic,* anche tenendo conto di correnti e variazioni di rotta. L'importanza di questo elemento verrà chiarita in seguito.

Lo scopo di questo volume consiste nell'esaminare questo e altri misteri, vecchi e nuovi, alla luce di nuove scoperte, tenendo ben presenti le testimonianze dei superstiti, molte delle quali assai discusse oggi come allora.

Le teorie sull'affondamento del *Titanic* vanno dalle spiegazioni banali a quelle apparentemente fantastiche. Tra le spiegazioni realistiche vi è quella che la White Star abbia all'epoca evitato accuse di grave negligenza, corrompendo i testimoni chiave, mentre quella che il *Titanic* fosse in realtà un'altra nave, può considerarsi una spiegazione apparentemente "fantastica".

Tuttavia, non rifiutando quest'ultima ipotesi, anche il lettore più scettico potrebbe rimanere sorpreso dal numero di prove che sembrano indicare uno scambio tra il *Titanic* e la sorella maggiore, l'*Olympic.*

Tutto questo verrà esaminato nel corso del volume, ma per stuzzicare l'appetito del lettore citeremo già in questa sede alcuni fatti salienti. Entrambe le navi erano di proprietà della White Star Line i cui registri

scomparvero, proprio come le piantine del *Titanic:* ma questa volta non poteva essere colpa dell'aeronautica tedesca. Nei suoi primi mesi in mare l'*Olympic* venne gravemente danneggiata in una collisione catastrofica con un incrociatore causata da un errore della *Olympic* stessa, e subì nuovi danni quando perse la pala di un'elica. Dato che l'assicurazione non era valida e i costi aumentavano col passare dei mesi trascorsi in porto invece che sulle competitive rotte dell'Atlantico Settentrionale, i suoi proprietari si opposero in giudizio alla Royal Navy, chiedendo il risarcimento danni e portando la causa fino alla Camera dei Lords, dove persero.

Inoltre a questo motivo si potrebbero aggiungere che già in una occasione, le due navi gemelle si erano trovate fianco a fianco, a Belfast nel 1912 e di fatto sarebbe bastato sostituire poche placche per invertire i nomi delle due navi, poiché stoviglie, posateria, coperte e lenzuola recavano il nome della White Star Line.

Uno studio attento delle prove risultanti dalle due inchieste ufficiali, quella americana e quella britannica, e del materiale supplementare scoperto altrove, lascia l'impressione che la questione non sia mai stata risolta, che molte domande non abbiano avuto risposta, che manchino dei fatti mentre altri sono contraddittori. Per esempio non fu mai chiarito perché il vero ruolo di J. Pierpont Morgan, banchiere e magnate nonché vero proprietario del *Titanic,* venne coperto durante l'inchiesta americana, oppure, come riuscì il procuratore generale, che dominava l'inchiesta britannica, a farla franca nonostante possedesse informazioni riservate sulla quotazione borsistica delle azioni della Marconi Company, nel momento stesso in cui il loro valore salì alle stelle, grazie al ruolo fondamentale svolto dal telegrafo nel salvataggio.

Si pensi ai capri espiatori delle inchieste: il capitano Stanley Lord del *Californian* che passò la notte della sciagura a poche miglia di distanza senza andare in aiuto del *Titanic* e J. Bruce Ismay, direttore esecutivo della White Star Line, che tranquillamente si mise in salvo su una scialuppa, lasciando annegare centinaia di donne e bambini.

Dimostreremo anche che il capitano del *Titanic* EJ. Smith era per la navigazione un pericolo ancora maggiore di quello che è stato asserito fino a oggi. I suoi precedenti sono ricchi di incidenti che coincidono nel complesso con quelli subiti o causati dalla White Star. In materia di sicurezza, la compagnia di cui era commodoro aveva il peggior *curriculum* di tutte le maggiori compagnie di navigazione transatlantica. Esistono altri

due misteri relativi al comportamento della compagnia: i due uomini dell'equipaggio che erano di vedetta sulla plancia del *Titanic* (o vicino a essa) quando si scontrò con l'iceberg furono forse corrotti dalla White Star perché non parlassero né all'inchiesta né in seguito? Quale colpevole segreto condividevano? L'ufficiale di guardia ignorò gli avvertimenti dati dalla gabbia che segnalavano la presenza di ghiacci?

Tra questi e altri misteri, piccoli e grandi, non possiamo dimenticare il mistero centrale del *Titanic* che rimane quello che è sempre stato: perché il capitano Smith ha *accelerato* verso quella massa di ghiaccio in direzione sud, della cui presenza era stato ripetutamente avvertito sia prima sia durante il suo ultimo viaggio?

Inoltre rivalutiamo e facciamo luce su altri punti tra cui: la scomparsa del binocolo della vedetta; l'incendio, nascosto dal capitano Smith, che si sviluppò nel carbonile prima del viaggio di inaugurazione e che continuò a infuriare fino a poche ore prima del disastro; la comprovata riluttanza dell'ufficiale capo Henry Wilde a prendere servizio; il ritiro di *55* passeggeri (tra cui J.P. Morgan) poco prima della partenza; la massiccia alterazione della sovrastruttura del *Titanic* eseguita pochi giorni prima del varo e il mistero di una o più "navi fantasma" che potrebbero essere passate vicino alla scena della tragedia mentre questa era ancora in atto, facendo pensare che tra le persone presenti a bordo del *Titanic,* ben più di una su tre si sia salvata.

Ovunque portino queste domande e teorie, persistenti e sempre affascinanti, e qualunque siano gli enigmi legati al *Titanic* e tuttora irrisolti, la sua storia rimane un'indimenticabile tragedia nella storia dei trasporti umani.

ROBIN GARDINER DAN VAN DER VAT

PREFAZIONE ALLA SECONDA EDIZIONE INGLESE

Il vivo dibattito suscitato dalla prima edizione di questo libro ci porta a descriverne le origini che potrebbero essere uniche nella storia delle opere scritte a più mani dal momento che gli autori partono da ipotesi radicalmente diverse.

Dopo molti anni dedicati allo studio del materiale pubblicato

sull'indimenticabile disastro del *Titanic,* Robin Gardiner sviluppò una "teoria della cospirazione", descritta in questo testo. Quando la bozza del testo venne rivista da Dan van der Vat, scrittore e storico marittimo, egli si rese conto della vastità delle conoscenze di Gardiner e, per velocizzare il lavoro, esaminò approfonditamente il materiale fondamentale, meno voluminoso ma comunque abbondante, degli archivi britannici e americani, in particolare le migliaia di pagine contenenti le testimonianze rilevate durante le inchieste ufficiali svoltesi su entrambi i lati dell'Atlantico. Con suo dispiacere non trovò prove decisive, a sostegno dell'ipotesi di Gardiner, ma ammise che era una teoria affascinante. Gli editori decisero dunque che il resoconto della tragedia del *Titanic* sarebbe stato scritto da van der Vat ma previo il consenso di Robert Gardiner per ogni parte del volume.

Il risultato è innanzitutto un riesame radicale della catastrofe su cui si è cercato di far luce, includendo sia le ultime scoperte sia misteri non risolti che probabilmente rimarranno tali. L'accordo tra gli autori, benché essi siano sostenitori di tesi differenti, ha permesso di presentare le ipotesi di Gardiner, spiegarne il fascino ma illustrare anche tesi contrarie. Gardiner si definì soddisfatto poiché tutto ciò che desiderava era vedere la sua teoria pubblicata e attendere gli sviluppi. Van der Vat, più scettico, è stato appagato pienamente per aver potuto illustrare entrambi gli aspetti della tesi. Paradossalmente tutti coloro i quali si opponevano alla teoria della cospirazione hanno trovato un valido sostegno per i propri argomenti proprio in questo libro, che in teoria avrebbe voluto confutarli. Per esempio, un critico ha riprodotto parte dell'Epilogo, quasi parola per parola, utilizzandolo in un suo scritto di condanna della tesi del "complotto". Con piacere però si è potuto constatare che altri hanno prestato attenzione e riconosciuto il motivo per cui la teoria di Gardiner, su cui egli sta ancora lavorando duramente, è giunta fino al punto attuale.

Se c'è una cosa su cui entrambi gli autori concordano pienamente è che il lettore deve giungere da solo a una personale conclusione, grazie a questo libro il cui fine è soprattutto quello di rivalutare la leggenda del *Titanic,* mai pubblicata.

Questa nuova edizione contiene alcune correzioni e anche nuovi spunti che sono emersi ancora. Gli Autori desiderano esprimere il loro più sincero grazie a quei lettori che li hanno contattati con informazioni e suggerimenti.

PARTE PRIMA
PRIMA DEL FATTO

«*Coloro che solcavano in mare sulle navi, e commerciavano sulle grandi acque, videro le opere del Signore, i suoi prodigi nel mare profondo*».

Salmo 107, 23-24

Was not the weltering waste of water ioide enough for both to sail? What drew the two together o'er the tide, Fair ship and iceberg pale?

A Tryst di Celia Thaxter, 1874

Capitolo Primo
LE NAVI "OLYMPIC"

La leggenda del *Titanic* nacque nel 1907 a Londra, durante una conversazione serale tra lord Pirrie, presidente della Harland & Wolff, costruttori navali di Belfast, e il suo ospite, J. Bruce Ismay, dirigente della White Star Line. Pirrie propose la costruzione di tre navi di linea molto più grandi e lussuose di tutte quelle in circolazione a quel tempo. Ismay concordava sul fatto che soltanto così la White Star avrebbe potuto vincere la concorrenza della Cunard Line che dominava la rotta atlantica che univa l'Europa con la parte settentrionale del continente americano, allora come oggi la più competitiva e importante nel settore del trasporto internazionale dei passeggeri. Come consociata della IMM (International Mercantile Marine), di cui Ismay era presidente, la White Star aveva accesso ai fondi controllati da Pierpont Morgan, proprietario della IMM attraverso uno dei suoi famosi trust e quindi proprietario, in ultima analisi, anche del *Titanic.* Pirrie fu il maggior promotore dell'alleanza che unì i fondi della Morgan, il prestigio della White Star e la supremazia tecnologica della Harland & Wolff creando le navi di linea "Olympic", le più importanti, a livello mondiale, per un quarto di secolo. L'*Olympic* fu la prima a essere costruita

e le sue prime sventure sono di fondamentale importanza per capire non soltanto la storia del disastro del *Titanic,* ma anche il quadro generale dei fatti. Quindi è importante parlare prima della pioniera della flotta, la nave a vapore della Royal Mail, *Olympic.*

Il 16 dicembre 1908 iniziarono i lavori sulla chiglia numerata con il 400, presso il nuovo scalo di costruzione, il numero due, del cantiere della Harland & Wolff. La chiglia numerata con il 401, il futuro *Titanic,* si trovava sullo scalo di costruzione tre, preparato appositamente il 31 marzo 1909. La più grande incastellatura del mondo si stagliava, visibile in lontananza. La chiglia dell'*Olympic* venne ultimata il 1° gennaio 1909. Lo scheletro della nave, cioè la struttura verticale da prua a poppa più le paratie trasversali e l'intessitura di bagli, paramezzali e pilastri, pronti per essere ricoperti dalle placche in acciaio dolce della nave, venne ultimato il 20 novembre. L'intelaiatura si trovava a distanza di circa un metro lungo lo scafo che misurava 269,07 metri da prua a poppa per 28,20 metri, nella parte più larga. Gli intervalli tra le sezioni dello scheletro erano ridotti a 61 centimetri a prua e a 68,62 centimetri a poppa.

Il doppio fondo della nave misurava 1,60 metri ed era quasi piatto tra la chiglia e i lati cosicché il corpo principale dello scafo aveva la forma di una scatola per matite ed era forte e spazioso. Nel doppio fondo a celle si trovavano i contenitori dell'acqua per le caldaie e di quella non potabile per rubinetto. Lo strato interno delle cisterne fu chiamato "canotta", mentre la parte esterna del fondo era formato di corsi di fasciame sovrapposti (file di taglio). Soltanto per il fondo vennero utilizzati mezzo milione di chiodi per lamiera, del peso complessivo di 274,32 tonnellate, un sesto del numero totale usato per l'assemblaggio di tutta la nave. La nave venne chiodata idraulicamente, una tecnologia che permetteva una maggiore tenuta rispetto alla chiodatura a mano (ci volle ancora una ventina d'anni prima della diffusione della saldatura). In mezzo alla nave, su entrambi i lati, si trovavano le due chiglie di rollio di 91 metri per ridurre il movimento della nave in caso di mare mosso. Speciali colate in acciaio, che non sarebbero sembrate fuori luogo (se non fosse stato per le loro dimensioni grottesche) in una mostra di scultura astratta, avevano lo scopo di rinforzare la poppa e sostenere le tre eliche e il timone in acciaio fuso (24 metri in altezza; le sue sei parti pesavano in totale 103 tonnellate).

Una caratteristica fondamentale della struttura costituì un punto di interesse centrale durante le due inchieste ufficiali sulla sciagura del

Titanic: quindici paratie stagne che si estendevano lungo l'intera lunghezza dello scafo, munite di porte stagne che potevano anche essere chiuse dalla plancia con un unico interruttore elettrico.

Secondo un numero speciale della rivista «Shipbuilder» pubblicata nell'estate del 1911 e dedicata alle navi gemelle *Olympic* e *Titanic* esse "rendevano il vascello praticamente inaffondabile". Giornali meno sobri non risparmiarono gli aggettivi e diedero origine alla presuntuosa leggenda "dell'inaffondabile *Titanic*". Nemmeno i suoi costruttori o proprietari osarono fare dichiarazioni simili prima di quel viaggio fatale. Ma il fatto che alcuni credessero che fosse proprio così, almeno per qualche tempo, viene dimostrato da un commento di J. Bruce Ismay, dirigente della White Star Line, che durante l'inchiesta britannica disse: «Pensavamo che fosse inaffondabile».

Vi erano otto ponti principali: il ponte delle scialuppe con la plancia per la navigazione all'estremità anteriore e sette ponti da A (superiore) a G (inferiore) senza contare il ponte di corridoio sul fondo. Il ponte B era formato da tre "isole" separate da ponti a pozzo: il castello di prua, la plancia di comando e la poppa. Il ponte di riparo (C) era il più alto dello scafo ma delle quindici paratie stagne una si estendeva dal fondo fino al ponte F, otto raggiungevano il ponte E e soltanto sei il ponte D. Il fatto che queste paratie si trovassero solo circa un metro sopra la linea di galleggiamento veniva ritenuto sufficiente ai fini della sicurezza.

A differenza delle ultime navi della Cunard, le "Olympic" non avevano *compartimenti* stagni nel vero senso del termine, che, se intatti, avrebbero potuto resistere agli allagamenti, oppure paratie longitudinali stagne: infatti questa combinazione di caratteristiche di sicurezza poteva far sbandare la nave pericolosamente e addirittura farla capovolgere in caso di danni gravi, come era accaduto al *Lusitania,* nel maggio 1915, che si ribaltò e affondò in diciotto minuti; l'assenza di paratie longitudinali era meno critica. Tuttavia l'assenza di un ponte principale a tenuta stagna che collegasse tutte le quindici paratie stagne dall'alto risultò fatale; le navi della Cunard ne avevano uno; esse avevano inoltre un doppio ponte che si sollevava di 2,5 metri sui lati. Le navi "Olympic" avrebbero dovuto rimanere a galla anche se due dei sedici compartimenti traversali, racchiusi dalle paratie, si fossero riempiti di acqua; probabilmente sarebbero rimaste a galla anche con quattro sezioni aperte se il clima fosse stato mite. Avrebbero dovuto resistere anche se colpite da un siluro, sempre che

questo non causasse un'"esplosione simpatetica" nello scafo (come era accaduto al *Lusitania).* I progettisti avevano pensato a una collisione tra la prua e un altro vascello o oggetto o viceversa un fatto tremendamente diffuso ai tempi delle navi a vapore, come vedremo in seguito. La chiglia rigida e il doppio fondo avrebbero resistito a un arenamento. Non veniva neppure previsto un altro tipo di collisione.

All'inizio dell'aprile 1910 il guscio *dell'Olympic* era interamente ricoperto di placche spesse 2 centimetri e mezzo, lunghe più di 9 metri e alte 1,83 metri, del peso di oltre tre tonnellate ognuna, mentre la "cassa" della sorella alla sua destra aveva già preso forma. Una placca verso prua su ogni lato, appena sotto al castello di prua, e una terza a poppa, già portava il fiero nome *Olympic.*

Come per quasi tutte le navi della White Star dal 1871, il nome finiva con il suffisso *-ic,* proprio come quasi tutti i nomi delle navi della Cunard terminavano con il suffisso *-ia.* Si trattava di dettagli con cui i corridori della rotta dell'Atlantico Settentrionale cercavano di distinguere la propria identità nelle menti del pubblico. Il nome della nave è un aggettivo che deriva dal Monte Olimpo in Tessaglia, dove, secondo la mitologia greca, vivevano gli dei. Con il "senno di poi" il nome *Titanic* era ancor più infausto: si tratta dell'aggettivo che qualificava le divinità scacciate che cercarono vendetta ma furono sconfitte dagli dei dell'Olimpo guidati da Giove.

Ormai gli abitanti di Belfast erano abituati a vedere all'orizzonte un profilo in continua evoluzione mentre le figure gemelle continuavano a innalzarsi sopra il cantiere di costruzione. Non visibile, ma invece udibile perfettamente, era il lavoro simultaneo di installazione dei ponti di acciaio e delle principali suddivisioni interne che presto sarebbero state ricoperte con i materiali più fini, tra cui 33.444 metri quadrati di rivestimento sintetico.

L'Olympic venne varato di poppa nel fiume Lagan il 20 ottobre 1910 in presenza di una schiera di personaggi illustri. Non vi fu il classico varo con la bottiglia di champagne, ma i complicati dispositivi meccanici controllati dallo stesso lord Pirrie non diedero affatto problemi. La nave pesava circa 25.000 tonnellate. Il suo scivolamento nell'acqua venne facilitato da oltre 23 tonnellate di grasso; nei primi minuti di movimento, in cui percorse una distanza pari praticamente alla sua lunghezza, raggiunse una velocità di 12,5 nodi prima di essere fermata bruscamente da sei ancore e oltre otto

tonnellate di cavi. Ma una volta liberata dai cavi di tiraggio, una folata di vento la sospinse contro il vicino bacino di carenaggio, ammaccando alcune delle placche esterne. Questo chiaro avvertimento, di quanto fosse pericoloso muovere un oggetto così enorme in uno spazio limitato, venne però ignorato.

Allora lo scafo *dell'Olympic* era stato ricoperto, lateralmente, da un sottosmalto grigio chiaro e da una pittura antincrostante rosso-ocra lungo e sotto la linea di galleggiamento. Tutto, dai potenti macchinari alla sovrastruttura principale, era pronto, mancavano soltanto i quattro alti fumaioli e i due alberi. Una gru galleggiante di 61 metri sollevò la caldaia per inserirla nello scafo; la nave venne poi rimorchiata nel grande bacino di carenaggio Thompson, costruito appositamente dai commissari portuali di Belfast, l'unico al mondo le cui dimensioni permettessero di contenere una nave così grande. Alla Harland & Wolff bastarono appena sette mesi e dieci giorni per ultimare la nave dopo il varo, un successo sorprendente considerando che la nuova nave ammiraglia della White Star era grande almeno una volta e mezzo qualsiasi vascello precedentemente costruito.

L'Olympic era una nave di 45.324 tonnellate di stazza lorda. Queste unità di misura sono universalmente utilizzate per le navi mercantili. La tonnellata di stazza lorda è un'unità di misura non del peso ma del volume che indica la capacità complessiva della nave, compresa la struttura sovrastante. Se si sottrae il volume di macchinari, stive per il carbone, serbatoi, quartieri dell'equipaggio e così via, il risultato è la stazza netta, cioè lo spazio commercialmente utilizzabile totale, che nel caso *dell'Olympic* era di 20.847 tonnellate. Sul *Titanic* la metà anteriore delle passeggiate del ponte A era ricoperta, perciò la sua stazza lorda era pari a 46.328 tonnellate, mentre quella netta era di 21.831; in realtà non era più lunga, più larga o più alta di un solo centimetro *dell'Olympic* e aveva allo stesso modo il diritto di essere chiamata "nave più grande del mondo" come la sorella maggiore. Il *peso* della nave veniva espresso dalla quantità d'acqua spostata dalla nave a carico completo (tonnellate di dislocamento, misura sempre indicata nel caso di navi da guerra). Questo, a nave scarica, corrispondeva a 52.000 tonnellate per l'*Olympic* ma era di 250 tonnellate in più per la nave gemella. In termini quantitativi il *Titanic* era dunque la nave *più pesante* del mondo e la più grande in termini di servizi per i passeggeri. A carico completo le navi spostavano circa 66.000 tonnellate d'acqua ognuna.

Il lavoro procedeva a intermittenza sul *Titanic* ma diventò più rapido, fase dopo fase, grazie all'esperienza acquisita *sull'Olympic;* contemporaneamente si lavorava anche su altre tre navi di linea di diversi armatori e su due imbarcazioni ausiliarie per la White Star. Nel bacino di carenaggio lo scafo dell'*Olympic* veniva dipinto di nero e la sovrastruttura di bianco; vennero inserite le tre grandi eliche in bronzo, e poi i due alberi e i quattro fumaioli, con una fascia di colore bianco all'estremità, per mascherare l'effetto del fumo. Gli alberi e i fumaioli erano inclinati verso poppa per conferire aerodinamicità alla nave. Durante e dopo il "soggiorno" nel bacino uno stuolo di montatori, carpentieri, falegnami, elettricisti e altri si avvicendavano dentro alla nave facendola assomigliare a una città galleggiante. La prima classe, con campo da squash, palestra, piscina, bagno turco, ampie passeggiate e tettoie in vetro sulle aree comuni, ricordava in tutto e per tutto le terme dell'epoca post-vittoriana.

Il *Titanic* poteva vantare un lusso assai più marcato, eppure la maggior parte delle illustrazioni degli interni che ci sono giunte mostrano l'*Olympic,* comprese quelle della rivista «Shipbuilder». Anche altri dati spesso citati, come gli elenchi di approvvigionamento del *Titanic,* erano in realtà presi in prestito dall'*Olympic.* Quindi fin dall'inizio le navi sorelle erano intercambiabili ai fini pubblicitari e spesso venivano confuse. Non c'è da stupirsi visto che erano identiche, eccezion fatta per la parte anteriore del ponte A e la forma delle finestre del ponte B più altre partizioni interne, come mobili e altri dettagli. Questo fattore di confusione è di grande importanza e ricomparirà spesso nella storia del *Titanic.*

L'Olympic era un colosso ma il design lo faceva sembrare semplice ed elegante, caratteristica che risulta evidente se la sua foto viene confrontata con quelle delle coetanee navi della Cunard, che sembrano estremamente pesanti. Le navi di linea della White Star erano state concepite da Pirrie ma erano state progettate in dettaglio dal team della Harland & Wolff guidato da Alexander Carlisle, cognato di Pirrie, direttore generale della società e suo principale architetto navale che andò in pensione nel 1910. Il suo assistente e poi successore fu il nipote Thomas Andrews, direttore e progettista (alla Harland & Wolff chiaramente nessuno si vergognava del nepotismo; tuttavia entrambi questi uomini furono scelti in ragione della loro ottima preparazione). Edward Wilding, ingegnere navale, era capo assistente della sezione progetti e prese il posto di Andrews, deceduto nel disastro; Carlisle e Wilding furono testimoni importanti nel corso

dell'inchiesta britannica. Per le "Olympic" Carlisle ampliò il design dello scafo della seconda *Oceanic,* costruita dalla Harland & Wolff nel 1899, la prima nave più lunga dell'eccentrica *Great Eastern* del 1858. Ne disegnò anche gli interni.

La forza principale dell'*Olympic* derivava da due motori alternativi a vapore a quattro cilindri, tripla espansione, prodotti dalla Harland & Wolff. A poppa c'era una turbina Parsons da 427 tonnellate a bassa pressione che guidava la terza elica centrale sfruttando il vapore dei motori principali. Le due eliche esterne avevano tre pale ognuna e un diametro di 7,17 metri; l'elica centrale misurava 5 metri e aveva quattro pale.

Ognuno dei motori principali produceva 15.208 cavalli vapore a settantacinque giri, sufficienti senza gli altri 16.222 cavalli vapore del motore a turbina (soltanto per la propulsione in avanti) per raggiungere una velocità pari a 21 nodi. La turbina era un ripensamento dovuto a un esperimento attuato nel 1909 e coronato da successo che permetteva con questa forma di propulsione mista un vantaggioso risparmio di carburante. La forza vapore in più permetteva potenzialmente di superare i 21 nodi di velocità. A produrre il vapore erano ventinove caldaie disposte in sei sale numerate da poppa a prua e che comprendevano in tutto 159 camere di combustione. Esse venivano alimentate da carbonili distribuiti sulla nave, situati a poppa e a prua di ogni sala caldaia, fatta eccezione per quella collocata nella parte estrema della poppa che conteneva cinque caldaie alimentate soltanto frontalmente. I carbonili si elevavano dalla sommità del serbatoio fin sotto al ponte F e avevano in totale una capacità di oltre 8.000 tonnellate.

I motori di raffreddamento si trovavano nella sala macchine di sinistra; quattro generatori di vapore da 400 chilowatt con dinamo producevano corrente elettrica, tra l'altro, per 150 motori ed erano disposti a coppie a poppa della sala macchine della turbina. Venne fatto uso senza precedenti di strumentazioni elettriche: gru, argani, ascensori di servizio e per i passeggeri, riscaldamento, cucine, orologi, telegrafi, porte a tenuta stagna, un sistema di commutazione telefonica interna con 50 linee e migliaia di altri accessori dipendevano dall'elettricità. Così come il radiotelegrafo di Marconi che permetteva di trasmettere in un raggio di 563 chilometri e ancora più lontano di notte.

L'apparecchiatura, installata in un'apposita cabina sul ponte delle scialuppe, era collegata a una doppia antenna sospesa tra i due alberi, a 63

metri di altezza sul livello del mare, ed era dotata di due circuiti separati, oltre a delle batterie di riserva da utilizzare qualora l'elettricità fosse venuta a mancare. Centinaia di chilometri di cavi e fili percorrevano la nave per alimentare tutti i dispositivi elettrici, tra cui 1.500 campanelli per chiamare il personale di servizio. Al momento del disastro, non si rilevarono difetti in questo I "fascio di nervi", come lo definiva il numero speciale della rivista «Shipbuilder». Le "Olympic" avevano un equipaggio di circa 900 persone. Di queste, arrotondando le cifre, 500 si occupavano dei passeggeri, 325 dei motori e appena 66, tra cui il capitano e sette ufficiali di coperta, della navigazione. Gli alloggi del capitano si trovavano a dritta sul ponte delle scialuppe, a poppa della timoniera, situata subito dietro la plancia. Gli ufficiali di coperta avevano le proprie cabine nella stessa sezione della sovrastruttura, intorno al fumaiolo anteriore e nel complesso venivano indicate come il "quartiere ufficiali". All'estremità poppiera a babordo si trovava la sala Marconi con il radiotelegrafo. Il primo ufficiale macchine e i suoi principali subalterni erano alloggiati sul lato destro del ponte F, sopra ai motori principali, ma avevano la propria sezione di passeggiata sul lato di babordo del ponte delle scialuppe, tra il terzo e il quarto fumaiolo. La mensa si trovava sul ponte E, sopra alle cabine, di facile accesso grazie all'ampio passaggio che correva lungo il lato di babordo del ponte E e collegava tutti i principali dipartimenti di lavoro, direttamente o tramite passaggi laterali, corridoi di accesso o scale a chiocciola. Questa frequentatissima passerella era nota all'equipaggio come "Scotland road", una delle strade principali di Liverpool assai frequentata dalla classe operaia. Questo passaggio collegava inoltre le cabine di terza classe da poppa a prua; un passaggio più stretto per accedere al lato di dritta del ponte E era riservato ai passeggeri di prima classe e veniva chiamato "Park lane", come una strada dell'elegante quartiere londinese di Mayfair.

I fochisti erano alloggiati nelle cabine per i marinai su cinque ponti (da C a G); la mensa dei marinai era sul lato di babordo del ponte C e i loro dormitori si trovavano sul ponte E; i camerieri e il personale di servizio erano alloggiati sul lato di babordo dello stesso ponte. In questo modo i principali gruppi dell'equipaggio avevano le proprie strutture individuali; le dimensioni *dell'Olympic* permisero ai costruttori di nascondere un labirinto di corridoi e scale all'interno della struttura ad alveare della nave e così il personale era in grado di muoversi senza essere visto dai

passeggeri. Se le sezioni comuni delle navi "Olympic" riflettevano la rigida struttura sociale del periodo antecedente la Prima Guerra Mondiale, la parte nascosta della rete di servizio imitava i passaggi e le scale segrete di una casa signorile. L'ufficio postale della nave si trovava in basso, sul ponte G, vicino alla prua e sopra all'ufficio spedizioni del ponte di stiva, nella parte inferiore dello scafo.

Sebbene vi fossero "passeggiate" di prima e seconda classe (collocate rispettivamente a prua e a poppa) e una palestra sul ponte delle scialuppe, a quel livello non vi erano cabine e ve ne erano poche anche sul ponte A su cui si trovavano lo spazioso salone, le sale di scrittura o lettura e quelle per i fumatori, complete di una giardino di palme e veranda. Anche l'ampia sezione centrale del ponte B era riservata alla prima classe, a eccezione del salone per fumatori di seconda classe a poppa. Altre cabine di prima classe e una biblioteca per la seconda classe si trovavano sul ponte C; a poppa c'erano la passeggiata della terza classe e alcune sale comuni. Sul ponte D si trovavano altre cabine di prima classe; a prua c'era la sala da pranzo della prima classe mentre a poppa le cabine e il salone della seconda classe.

Gli alloggi riservati alla terza classe iniziavano sul ponte D, a prua e a dritta, con altri locali a prua e poppa, sempre a dritta, sui ponti E ed F. La grande distanza tra poppa e prua permetteva alla compagnia di navigazione di dividere gli emigranti *single* in base al sesso; vi erano 164 cuccette aperte a prua che fungevano da dormitorio per gli uomini. L'*Olympic* poteva trasportare 735 passeggeri di prima classe, 674 di seconda e 1.026 di terza, per un totale di 2.435 passeggeri. Spostando, eliminando o aggiungendo delle pareti divisorie questa distribuzione poteva essere modificata in funzione delle esigenze del momento. In base ai documenti ufficiali, la nave poteva trasportare senza pericolo 3.300 persone, compreso l'equipaggio.

La capienza ufficiale delle scialuppe di salvataggio, delle due lance di emergenza e dei quattro canotti pneumatici "Engelhardt" era di 1.178 persone, sufficiente solo per un terzo delle persone che avrebbero potuto trovarsi a bordo. In un certo senso era *più* di quanto il Ministero per il Commercio richiedesse all'epoca ma la nave, grazie ai propri compartimenti stagni, doveva diventare in un certo senso essa stessa una scialuppa di salvataggio. Soltanto dopo la notte tra il 14 e il 15 aprile 1912 venne adottato il principio secondo cui a bordo si dovevano trovare

scialuppe di salvataggio in numero sufficiente per tutti i passeggeri; prima di quella sventurata notte, nessuno ci aveva pensato seriamente sebbene le autorità competenti tedesche e americane esigessero un numero di scialuppe di salvataggio superiore rispetto a quelle inglesi. Anche ai giorni nostri un numero di scialuppe di salvataggio sufficiente per tutti non garantisce la salvezza collettiva dei passeggeri ma certo non sussistono dubbi sulla scelta preferenziale da fare.

Secondo il progetto iniziale di Carlisle dovevano esserci 64 scialuppe, sufficienti a contenere tutti i presenti a bordo, poi divennero quaranta, poi trentadue e infine il numero venne ridotto a venti in seguito a discussioni tra costruttori e proprietari, che a quanto sembra preferivano utilizzare quello spazio per collocarvi delle passeggiate più lunghe.

Dietro questa decisione poteva celarsi l'intento di Ismay di utilizzare gran parte dello spazio per le passeggiate sul ponte B del *Titanic* per crearvi delle cabine supplementari dopo il viaggio inaugurale dell'*Olympic*. Ogni coppia di gru per il calo delle scialuppe di salvataggio era attivata manualmente e brevettata Welin; permetteva di calare in mare tre imbarcazioni per volta, ma in seguito venne modificata per permettere di calare una quarta imbarcazione. Le principali otto coppie di gru a prua su entrambi i lati della nave erano sempre aperte e ognuna sorreggeva una lancia di emergenza che aveva anche la funzione di scialuppa di salvataggio.

I canotti pneumatici dei ponti A e B erano stivati in corrispondenza dei lati degli alloggi degli ufficiali, mentre quelli dei ponti C e D si trovavano all'estremità anteriore della passeggiata degli ufficiali, sui due lati a poppa della plancia.

I canotti avevano un sottile fondo di legno coperto di tessuto che, per facilitare lo stivaggio, veniva sollevato e inserito solo in caso di emergenza. Nessuna delle venti scialuppe era provvista di motore.

I potenti motori si misero in funzione per la prima volta il 2 maggio 1911 quando l'*Olympic* era ormeggiata nel bacino. Verso la fine del mese la Harland & Wolff permise al pubblico di visitare la nave e raccolse molto denaro che fu devoluto in beneficenza all'ospedale di Belfast. La gente si accalcava al mattino per pagare cinque scellini d'ingresso, che per alcuni era l'equivalente della paga di un intero giorno di lavoro e occupava in massa la nave al pomeriggio quando il biglietto di ingresso costava soltanto due scellini. Era palpabile il senso di soggezione reverenziale del

pubblico.

Il 29 maggio l'*Olympic,* con l'aiuto di *5* rimorchiatori, iniziò il viaggio di prova, che sarebbe durato due giorni, nell'insenatura di Belfast. La accompagnarono le due navi appoggio *Nomadic* e *Traffic,* costruite da Harland & Wolff nello stesso periodo per servire le navi "Olympic" a Cherbourg: la prima era dedicata alla prima e alla seconda classe, la seconda alla terza. Il test di velocità non fu annunciato, ma secondo la rivista «Shipbuilder» la velocità ufficiale di 21 nodi venne superata di tre quarti di nodo. Francis Carruthers, supervisore del Ministero del Commercio a Belfast, che in fase di costruzione aveva effettuato circa 2.000 sopralluoghi, non esitò a rilasciare il certificato di navigabilità per un anno. Il piroscafo *Olympic* era pronto per prendere il mare.

Il 31 maggio di prima mattina la nave riposava scintillante nella baia quando un piroscafo portò da Fleetwood centinaia di ospiti illustri alla Harland & Wolff per assistere al varo del *Titanic* e alla successiva partenza dell'*Olympic* che da lì si sarebbe diretto a Liverpool. Erano presenti più di 100.000 persone, un terzo della popolazione della città. Pagando due scellini era possibile fare un giro in traghetto fino *all''Olympic* e tornare in tempo per il varo. I commissari del porto di Belfast recintarono il punto da cui si godeva la vista migliore dal lato di County Antrim e a cui si poteva accedere per qualche penny; vennero così raccolti fondi per gli ospedali della città. Gli spettatori affluivano all'area intorno al cantiere navale e si arrampicavano dappertutto per godere di una visuale più ampia. Era possibile accedere ai palchi costruiti appositamente nel cantiere soltanto con invito e al ricevimento per il varo furono invitati solo le personalità e la stampa. L'Irlanda non aveva mai visto una folla simile; un immenso boato di approvazione si levò quando la poppa del *Titanic* iniziò a scorrere lungo lo scalo di alaggio, accolta dal suono delle sirene delle navi del porto.

Tra i "vip" erano presenti J.P. Morgan, effettivo proprietario della nave, J. Bruce Ismay, dirigente della White Star e lord Pirrie della Harland & Wolff. Questo giorno era speciale per il cantiere ma ancor più per il suo presidente: era il compleanno non soltanto suo ma anche della moglie. Dopo un pranzo nella sala di consiglio del cantiere (ospiti meno importanti dovettero accontentarsi di un banchetto presso il Grand Central Hotel della città) il trio, composto dal finanziere, dal dirigente e dal costruttore di quella che era la nave più grande fino allora mai vista, condusse un gruppo

speciale di invitati a bordo del *Nomadic* per trasferirsi poi *sull'Olympic.* Mentre la folla si disperdeva, la nave si avviava maestosamente verso Liverpool: erano circa le cinque del pomeriggio ed erano trascorsi ventinove mesi dalla posa in opera della chiglia. Ormeggiata nel fiume Mersey, la più bella nave di linea del mondo fu nuovamente aperta a folle di ammiratori il 1° giugno.

Quella sera navigò fino a Southampton per gli approvvigionamenti e per gli ultimi preparativi per il viaggio inaugurale, che aveva come meta New York via Cherbourg (in Francia) e Queenstown (oggi Cobh), sulla costa meridionale dell'Irlanda. Quando l'*Olympic* lasciò Southampton il 14 giugno tutti i posti erano prenotati; non si poté dire lo stesso della nave gemella, dieci mesi più tardi.

Il viaggio inaugurale terminò con una nota stridente: nelle manovre lungo il molo 59 della White Star a Manhattan, il 21 giugno, l'*Olympic* bloccò e quasi affondò sotto la poppa il rimorchiatore *O.L. Halenbeck.* I danni riportati dalla nave erano superficiali e non causarono variazioni del programma.

A percorrere a grandi passi il ponte di comando del mostro marino c'era il capitano Edward John Smith, commodoro della flotta della White Star di cui si parlerà in seguito. Dopo il fastoso viaggio inaugurale l'*Olympic* compì viaggi di routine della durata di tre settimane, come le navi di linea della vecchia generazione, *Majestic* e *Oceanic.* Ogni nave lasciava Southampton ogni terzo mercoledì del mese, faceva sosta a Cherbourg, raggiungeva Queenstown durante la notte e in genere attraccava a New York alle prime ore del mercoledì successivo. Il viaggio di ritorno iniziava nella giornata di sabato, e prevedeva anche una sosta a Plymouth nel sud ovest dell'Inghilterra (Queenstown era soprattutto un porto di emigranti) e di nuovo a Cherbourg prima di raggiungere Southampton venerdì notte. Gran parte di quei tre giorni e mezzo di viaggio servivano per fare rifornimento di carbone, il compito più odiato ai tempi delle navi a vapore; venivano caricati anche rifornimenti di vario genere e biancheria pulita.

Questa tranquilla routine venne bruscamente interrotta circa quattro mesi più tardi, il 20 settembre del 1911, verso l'ora di pranzo.

Southampton si trova all'estremità delle omonime acque, che vanno da nord-ovest a sud-est in direzione dell'isola di Wight, al largo della costa centro-meridionale dell'Inghilterra. Una nave che percorra questo tratto di mare può girare a sud-ovest, imboccando una via più ampia, il Solent,

oppure girare a sud-est, lungo un canale ancora più largo chiamato Spithead, a nord del quale si trova Portsmouth, da sempre porto fondamentale per la Regia Marina. I tre canali si congiungono in un'area nota per la presenza di secche pericolose e di banchi di sabbia, in particolare il Bramble, chiaramente indicato da boe. Queste ampie zone sono quindi molto più pericolose di quanto non sembrino e più grande è la nave più complicate sono le manovre. Per le navi mercantili è obbligatoria la presenza di un timoniere.

Il capitano Smith si trovava sulla plancia *dell'Olympic* mentre questa attraversava lentamente le acque di Southampton dopo avere iniziato verso mezzogiorno il suo quinto viaggio in direzione di New York. L'uomo che dava gli ordini di navigazione era George William Bowyer, pilota con trent'anni di esperienza, nominato dalla Trinity House, antica corporazione che si occupa di fari, battelli faro e boe di navigazione. Bowyer lavorava per la White Star e per l'American. Mentre l'*Olympic* si avvicinava al Bramble intorno a cui avrebbe dovuto eseguire una lunga manovra a "s" rovesciata per passare nel canale di Spithead, l'incrociatore corazzato *Hawke,* comandato da William Frederick Blunt della Royal Navy, stava ultimando i test di routine sui motori mentre la nave attraversava il Solent in direzione di Portsmouth alla velocità di circa 15 nodi.

L'Hawke aveva vent'anni, un cimelio storico per quei tempi di eccezionale sviluppo tecnologico. Descritto come eccellente piroscafo, probabilmente era ancora in grado di raggiungere la velocità di 19,5 nodi a cui avrebbe dovuto viaggiare secondo il progetto anche se forse aiutato dalla spinta del vento. Era una delle sei navi della classe "Edgar" ed era armata con due cannoni da 234 millimetri, dieci da 153 millimetri e 17 più piccoli, tutti obsoleti, più due lanciasiluri sottomarini. L'armatura laterale raggiungeva lo spessore di 13 centimetri. All'epoca il suo maggiore armamento era già superato: uno sperone attaccato sotto la prua, formato da una colata di acciaio, ricoperto di cemento e proteso in avanti. Agli appassionati del tempo, ammiratori delle ultime navi da guerra, poteva sembrare già un relitto ancor prima della collisione.

L'Olympic ridusse la velocità da 18 a 11 nodi, virò a dritta e poi, segnalando la propria intenzione con due fischi di sirena, virò a babordo a sud del Bramble e accelerò. Prima di questa seconda virata, il lato di babordo della nave era opposto a quello dell'incrociatore che si trovava in lontananza; dopo la virata presentava il lato di dritta opposto a quello di

babordo dell'*Hawke,* ma a una distanza sempre minore. Mentre convergevano, l'incrociatore inizialmente navigava più velocemente verso nord-est; il vecchio incrociatore per qualche istante fu sul punto di superare la veloce nave di linea che pesava otto volte tanto.

Ma, osservando che l'incrociatore cominciava a rimanere indietro, il capitano Smith disse al pilota: «Bowyer, non credo che finirà sotto alla nostra poppa». Questi rispose: «Se sta per colpirci, me lo dica in tempo, per posizionare il timone tutto a sinistra... Ci colpirà, signore?»

«Sì, Bowyer, ci sta per colpire a poppa... Sta virando a dritta e ci sta venendo contro».

Bowyer urlò al timoniere: «Tutto a sinistra!», ma era troppo tardi. *L'Hawke* si era avvicinato più o meno all'altezza della plancia dell'*Olympic* prima che la velocità crescente della nave di linea l'avesse fatto rimanere indietro. Le navi erano circa a 30 metri di distanza quando la prua aguzza dell'incrociatore virò bruscamente a sinistra, come se volesse attraversare la scia della nave di linea. Si tenga presente che all'epoca gli ordini relativi al timone erano confusamente invertiti, come se la nave venisse fatta virare con un remo o una barra piuttosto che con un volante collegato a un meccanismo di viraggio che azionava il timone: l'ordine "timone a dritta" faceva virare a sinistra e "timone a babordo" significava virare a destra. Si parlerà ancora di questa pratica, motivo di notevole confusione, abbandonata nel 1928, e non soltanto nel presente contesto.

Sul ponte *dell'Hawke* mentre osservava la nave virare verso di lui, il comandante Blunt disse al suo ufficiale di navigazione, il luogotenente Reginald Aylen: «Se si dirige a est non avrà molto spazio per virare; le lasceremo quanto più spazio possibile». Ordinò dunque «timone a babordo», il che significava virare a destra. Notando il conseguente improvviso sobbalzo a sinistra di circa cinquantasette gradi, Blunt gridò: «Cosa state facendo? Babordo, babordo, tutta a babordo!.... Fermare a babordo [i motori], indietro a tutta forza a dritta!».

Ma il sottufficiale di prima classe Ernest Hunt, secondo capo timoniere, gridò: «Timone bloccato!».

Il luogotenente Geoffrey Bashford, ufficiale di guardia, e il marinaio scelto Henry Yeates, timoniere, corsero in suo aiuto e tentarono di sbloccare la ruota del timone. Dopo aver effettuato una rotazione di appena quindici gradi, questa si bloccava, perché la violenza della virata aveva fatto grippare gli ingranaggi; quando dopo la collisione la pressione sulla

ruota del timone si ridusse, riprese a rispondere di nuovo normalmente. Nel frattempo il capitano si era precipitato dalla plancia alla timoniera e lui stesso aveva ruotato la maniglia del telegrafo della sala macchine su "Indietro tutta".

Non servì a nulla. Risucchiata verso la fiancata dell'immensa nave di linea, che accelerava spinta da forze fisiche la cui origine rimane misteriosa (un altro elemento che ritornerà in seguito), lo sperone d'acciaio situato sotto la prua dell'incrociatore affondò nel quarto a dritta dell'*Olympic.* Il punto d'impatto si trovava al di sotto della linea di galleggiamento, a circa 18 metri dalla poppa. Tutta la forza d'urto di 7.470 tonnellate di acciaio che avanzavano a 27 chilometri l'ora venne trasmessa dalla dura punta dello sperone al sottile bordo della prua della nave. La prua della nave da guerra aveva prodotto un altro squarcio al di sopra della linea di galleggiamento. Lo sperone si staccò e *l'Hawke* si inclinò pericolosamente prima di raddrizzarsi e ricadere all'indietro. *L'Olympic* vacillò per l'impatto e la poppa di spostò verso sinistra di tre punti della bussola cioè di circa trentaquattro gradi. Due dei compartimenti più vicini a poppa si allagarono ma le paratie stagne funzionarono esattamente come previsto, trattenendo l'acqua e permettendo alla nave di rimanere a galla in piano, solo con una leggera inclinazione verso la poppa. La prua dell'incrociatore era distrutta e piegata verso destra. *L'Hawke* raggiunse faticosamente Portsmouth con le proprie forze, grazie a un motore situato dietro alla paratia stagna di collisione. L'*Olympic* raggiunse Southampton con uno solo dei motori principali. Entrambe le navi telegrafarono un resoconto alle rispettive sedi, mentre si ritiravano dalla scena di un incidente imbarazzante per entrambe le parti.

Il primo telegramma di Blunt raggiunse il comandante in capo a Portsmouth alle 13.40, appena cinquanta minuti dopo la collisione: «*L'Hawke* si è scontrato con la nave *Olympic.* Entrambe gravemente danneggiate. Adesso ancorata. Seguirà ulteriore rapporto». Dopo tre ore e dieci minuti un telegramma della White Star, firmato dal suo direttore, arrivò da Liverpool e venne depositato sulla scrivania del segretario dell'Ammiragliato a Londra: «In riferimento al serio scontro tra *Olympic* e *Blake [sic:* erronea identificazione da parte dell*'Olympic]* preghiamo dare istruzioni a Portsmouth per fornire all'*Olympic* l'assistenza richiesta. Ismay». In realtà la nave di linea fece tutto da sola, gettando l'ancora a Cowes dove rimase fino a quando la marea crebbe abbastanza da

permetterle di tornare a Southampton. Blunt presentò il suo rapporto scritto più tardi, lo stesso pomeriggio.

Due giorni dopo, la Marina istituì a Portsmouth una commissione d'inchiesta, obbligatoria dopo ogni collisione, presieduta dal capitano Henry W. Grant affiancato da Edward L. Booty, della Royal Navy. Si trattò di un procedimento rapido ed efficiente che assomigliava molto a un "rammendo" da parte della Marina. Vennero raccolte le dichiarazioni di sette testimoni che si trovavano sul ponte della *Hawke* al momento dello scontro, in ordine di rango ascendente: un segnalatore, un marinaio scelto, un primo marinaio, un sottufficiale, il luogotenente di navigazione, il primo luogotenente e lo stesso Blunt. Non vi furono testimoni a rappresentare la nave di linea o la compagnia cui apparteneva.

Il comandante spiegò che la nave era impegnata in una prova dei motori a tre quinti di potenza, a 82 giri. «Virando a est l'*Olympic* aveva portato il suo lato di dritta a fianco del mio lato di babordo mettendosi nella posizione della nave che, conformemente all'articolo 19 del regolamento per la prevenzione delle collisioni in mare, doveva dare la precedenza. Quando *l'Hawke* ebbe superato la boa conica a est, *l'Olympic* aveva girato e stava avanzando alla stessa altezza *dell'Hawke* a una distanza di poco meno di 90 metri, aumentando la velocità; allora ordinai nuovamente che la rotta fosse modificata in modo da lasciare *l'Olympic* quanto più spazio possibile». Blunt concluse: «Secondo me la collisione venne causata da un errore di valutazione da parte dell'*Olympic* nella virata intorno al banco di Bramble: si avvicinò troppo *l'Hawke;* e così, mentre avanzava sorpassandola, il risucchio dovuto alla sua grande massa le attirò addosso *l'Hawke. L'Hawke* non poteva spostarsi ulteriormente per fare spazio a causa delle secche del Principe Consorte». Blunt affermava che la sua nave distava da quel punto pericoloso appena 27 metri e che le navi si trovavano ad appena *56* metri di distanza quando la sua deviò dalla rotta e si scontrarono. La sua tesi centrale era che, date le circostanze, aveva diritto di precedenza secondo le regole di circolazione marittima che stabilivano che la precedenza spettava alla nave proveniente da dritta.

Ovviamente dall'inchiesta risultò che tutta la colpa era d'attribuire *l'Olympic* e neanche in minima parte *l'Hawke.* L'idrografo della Marina a cui fu passato l'incartamento concordò con questa decisione. L'Oceanic Steam Navigation, proprietaria della White Star Line, il 21 settembre citò in giudizio dinanzi all'High Court il comandante Blunt (l'Ammiragliato

godeva di immunità) per danni; a conseguenza di ciò, una settimana dopo, l'ammiragliato decise di presentare una richiesta di risarcimento contro *l'Olympic,* per i danni causati all'incrociatore.

I due casi vennero sentiti in un unico procedimento da sir Samuel Evans, presidente di quella strana sezione della High Court che si occupa di ammiragliato, divorzi e successioni; egli non era affiancato da una giuria bensì da due consulenti tecnici, entrambi capitani di navi mercantili, membri anziani della Trinity House. La White Star era rappresentata da F. Laing, consigliere della Corona e avvocato di grande esperienza, l'Ammiragliato era rappresentato niente di meno che dal vice procuratore generale, sir Rufus Isaacs, consigliere della Corona nonché parlamentare, a cui non mancava che un grado per raggiungere la massima carica come consulente legale della corona; era suo assistente Butler Aspinall, consigliere della Corona, che fu istruito dal rappresentante legale del Tesoro. I principali legali coinvolti nella causa non avrebbero mai immaginato che, pochi mesi dopo, avrebbero partecipato all'inchiesta del governo britannico sulla perdita del *Titanic.* Nel frattempo la causa *"Olympic* contro *Hawke"* richiedeva grande attenzione in ogni suo passaggio nelle varie fasi del sistema giudiziario britannico. Sembrava che fosse in gioco qualcosa di più di una collisione, per quanto grave, tra la nave di linea più famosa del mondo e una nave da guerra, situazione in cui non c'erano state perdite di vite umane o feriti. Questa causa avrebbe fatto storia.

L'Ammiragliato riuscì a scovare un esperto americano che, dietro un lauto compenso, testimoniò sui misteriosi effetti del risucchio: si trattava di D.W. Taylor, di Washington, costruttore navale della Marina americana. I testimoni della Marina britannica, probabilmente attentamente preparati, diedero un'immagine di grande competenza e affidabilità mentre i testimoni civili *dell'Olympic* non fecero un'impressione altrettanto positiva. Per esempio il timoniere dell'*Olympic,* Haines, dette una testimonianza confusa, fornendo versioni contraddittorie circa la rotta della nave; raccontò, secondo il presidente, una storia "alquanto straordinaria": egli disse che «Il pilota con il suo enorme vascello fece una virata eccessivamente ampia e larga intorno a Bramble». Il tribunale ammise che il risucchio fu la causa immediata della collisione.

Tra i testimoni dell'Oceanic Steam Navigation Company, che giuridicamente rappresentava la White Star Line, vi era il capitano Smith

che sosteneva che la sua nave aveva navigato «alla velocità massima ridotta» (per le acque costiere) di 20 nodi prima di rallentare per virare in corrispondenza del Bramble. In quel momento era comandata dal pilota la cui presenza era imposta dalla legge. George Bowyer, disse alla corte di aver pensato che l'incrociatore avesse fatto «una manovra alquanto strana per passare sotto alla nostra poppa» e che Blunt aveva valutato erroneamente. Era la quinta volta che Bowyer pilotava *l'Olympic* per farla uscire dalle acque di Southampton. Aveva comunicato la sua virata a babordo con il fischio della sirena e non aveva mai sperimentato il fenomeno del risucchio.

Le parti in causa accettarono che venisse fatta una valutazione indipendente del danno subito da entrambe le navi: ne fu incaricato Harry Roscoe, consulente in ingegneria navale della società Roscoe & Little di Liverpool. Questi effettuò l'esame di entrambe le navi nel rispettivo bacino di carenaggio: l'incrociatore a Portsmouth e la nave di linea a Belfast. In quest'ultima rilevò, sopra alla linea di galleggiamento, 26 metri davanti al dritto di poppa, un buco triangolare rovesciato che nella parte superiore era largo circa 4 metri e che si estendeva da appena sopra al ponte D fino a 4,5 metri più in basso. Il ponte era stato penetrato per una profondità di 2 metri dalla prua dell'incrociatore. Lo sperone d'acciaio aveva prodotto un buco a parte, la cui forma ricordava una pera capovolta, sotto la linea di galleggiamento tra il ponte G e quello di stiva. 5 metri e mezzo della superficie superiore della botte di dritta (una parte sporgente dallo scafo contenente la staffa della principale elica di dritta) erano stati seriamente ammaccati. Le tre eliche in bronzo al manganese erano state danneggiate e loro tracce furono rilevate nell'estremità frontale dell'incrociatore; lo sperone aveva perso un'estremità lunga 2 metri e mezzo (come fu rilevato in tempo per l'udienza in appello). Parte dell'albero a gomito di dritta sulla nave di linea era deformato e fuori posto (due sezioni su quattro).

Una prima ispezione interna dell'estremità di poppa della nave di linea da parte della Marina e della Harland & Wolff aveva rivelato uno squarcio tra un braccio della manovella e l'albero che era stato piegato, il che doveva aver danneggiato il motore di dritta. La sezione dell'albero che si trovava a poppa poteva essere estratta semplicemente, ma per raggiungere le altre il fasciame di lamiere avrebbe dovuto essere rimosso. «Se necessario è disponibile l'alberaggio del *Titanic* ma utilizzandolo si ritarderebbe considerevolmente il completamento della nave, dato che in

questo momento si stanno inserendo i motori» (12 e 13 ottobre 1911, data di questa ispezione). Tuttavia, come vedremo, fu proprio ciò che accadde.

Tale rapporto accompagnava le memorie delle parti in giudizio per l'udienza alla High Court. Lo stesso dichiarò anche il signor Steele, esperto indipendente, che rilevò un danneggiamento del fasciame di lamiere sui ponti D, E, F, e G e sul tunnel di accesso all'albero. Dieci file di fasciame mostravano lacerazioni, ammaccature e graffi vicino alla poppa. Un magazzino frigorifero tra il ponte G e il tunnel era stato danneggiato dall'acqua penetrata nel sistema di isolamento. Molte delle cornici che mantenevano il fasciame al proprio posto erano state deformate e migliaia di rivetti spostati.

Il nocciolo della sentenza emessa il 19 dicembre 1991 e riassunta per gli appelli era:

«Il presidente [sir Samuel Evans] ha accettato in tutti gli aspetti materiali le prove *dell'Hawke* e rilevato che la collisione era dovuta solo ed esclusivamente alla navigazione in difetto dell'*Olympic*. Pertanto ha respinto la causa presentata dai suoi proprietari contro il comandante Blunt ma, avendo tenuto conto della difesa relativa alla presenza obbligatoria di un pilota, egli ha anche respinto l'azione proposta dall'ammiragliato contro *l'Olympic*». Evans rese più colorito il suo giudizio con parole proprie:

> «Uno dei vascelli in collisione era il più grande e splendido prodotto dell'ingegneria navale e delle conoscenze della prima nazione marittima mondiale; l'altro era uno degli incrociatori protetti della sua Marina. La contemplazione della calamità e del danno che ne risultò non può che produrre un senso di dispiacere, addirittura di dolore».

La White Star doveva pagare per l'errore di navigazione del pilota. Nessuno ottenne un risarcimento per i danni subiti dalle rispettive navi. *l'Olympic* venne incolpata dello scontro anche se i suoi proprietari, il capitano e la ciurma non avevano colpe poiché la persona responsabile in quel momento era il timoniere. La legge allora in vigore e successivamente modificata era chiara: «Il proprietario o comandante di una nave non sono responsabili verso nessuna persona di qualsivoglia genere per qualsiasi perdita o danno occasionato da una colpa o dall'incapacità del pilota abilitato responsabile della nave in qualsiasi distretto in cui l'assunzione di

un pilota abilitato sia obbligatoria ai termini di legge». Evans disse che pensava che la difesa del pilotaggio obbligatorio dovesse essere annullata, ma George Bowyer continuò a svolgere il suo lavoro abbastanza a lungo da guidare il *Titanic* oltre Southampton in occasione del suo unico viaggio. La Marina promosse Blunt a capitano e lo mise al comando della *Cressy,* un altro obsoleto incrociatore ma grande una volta e mezzo quello di cui era stato al comando fino a quel momento. Al capitano Smith venne promesso il comando del *Titanic* non appena la nave fosse stata pronta.

La White Star nel frattempo ottenne una vittoria insignificante contro i movimenti sindacali che fiorivano all'epoca. I membri dell'equipaggio *dell'Olympic* furono liquidati quando la nave danneggiata entrò nel bacino: ebbero soltanto tre giorni di paga invece dei ventuno spettanti loro per l'intero viaggio di andata e ritorno. Alcuni dei fochisti della nave, che furono sempre un elemento turbolento della flotta della White Star come si vedrà anche in seguito, citarono la società in giudizio innanzi alla Southampton County Court che riferì la causa alla High Court. In tale occasione la divisione dell'ammiragliato fu più comprensiva con la compagnia citata a giudizio e le diede ragione.

Sul punto principale del danno alla sua nave ammiraglia, la White Star rifiutò di accettare il giudizio di Evans in favore della Marina e ricorse in appello. I giudici Williams, Kennedy e Parker emisero la sentenza il 5 aprile 1913. Ammisero in giudizio nuove prove derivanti dal recupero, dopo la prima udienza, dello sperone perso *dall'Hawke.* Da ciò dedussero che l'incrociatore doveva trovarsi ad almeno 65 metri dalle secche del Principe Consorte al momento dell'incidente, non ad appena 27 metri, come sosteneva Blunt, forse a 90 metri in tutto, il che significava che l'incrociatore avrebbe potuto lasciare più spazio per la nave. Tuttavia i testimoni *dell'Olympic* erano generalmente ritenuti inaffidabili e l'appello venne respinto all'unanimità con il pagamento delle spese processuali. I giudici decisero che non si trattava di analizzare un incidente causato da un sorpasso: i vascelli si stavano incrociando, il che significava che *l'Hawke* aveva la precedenza poiché si trovava a destra.

Sebbene le spese legali costituissero una fetta importante del deficit che già gravava *sull'Olympic,* la White Star decise di portare la causa davanti alla Camera dei Lord, sollecitata innanzitutto dal capitano Smith, che stava praticamente cercando di forzare una porta aperta. Lord Haldane, lord cancelliere, si occupò della causa con l'aiuto di lord Atkinson, lord Shaw e

lord Sumner. Sir Robert Finlay, consigliere della Corona, rappresentava la White Star (come aveva già fatto in occasione dell'inchiesta sul *Titanic,* a questo punto già terminata) aiutato da Laing. Il procuratore generale sir John Simon (che rivestiva la carica ricoperta da Isaacs all'epoca dell'inchiesta) rappresentava l'ammiragliato, sostenuto da Aspinall. Sebbene la White Star schierasse il meglio dell'avvocatura britannica di cui disponeva, questo non ottenne alcun effetto sulle decisioni delle corti inferiori: i lord erano uniti nel sostenere la sentenza precedente e respinsero all'unanimità l'ultimo appello il 9 novembre 1914.

Le navi avevano incrociato le proprie rotte, fu la loro decisione; l'incrociatore, che comunque era la nave meno veloce tra le due, non aveva superato la nave di linea, né aveva cercato di farlo, dichiarò il lord cancelliere. «Mi sembra che la vera spiegazione di ciò che è accaduto sia che il pilota abbia pensato che *l'Olympic* avrebbe girato nel canale ben prima *dell'Hawke.* Sembra che abbia valutato erroneamente la velocità dei due vascelli e le relative posizioni... Pensò che l'*Hawke* tenesse una rotta parallela e non convergente». Era irrilevante il fatto che il timone dell'incrociatore fosse bloccato; nessuna azione dell'incrociatore avrebbe potuto evitare la collisione.

A quel tempo il danno oramai vecchio di tre anni alla prua dell'incrociatore *Hawke* non era che un ricordo: l'incrociatore era affondato in sei minuti, trascinando con sé la maggior parte dei 550 membri dell'equipaggio, nella parte più settentrionale del mar del Nord il 15 ottobre 1914; era stato silurato a mezzogiorno dal sottomarino tedesco *U9* (comandato dal luogotenente Otto Weddigen); il vecchio incrociatore con la prua raddrizzata e lo sperone d'acciaio mutilato dalla vecchia collisione con *l'Olympic,* esplose.

L'osservatore imparziale, se da una parte accettava che la virata di Bowyer intorno alle secche di Bramble fosse stata troppo rapida e troppo ampia e riteneva che fosse stata la principale causa dell'incidente, rilevò anche due elementi imputabili senza ombra di dubbio *all'Hawke:* il timone bloccato poiché la ruota venne fatta girare troppo violentemente e il fatto che avrebbe potuto lasciare *all'Olympic* almeno altri 45 metri di mare senza correre nessun rischio. In assenza di questi fattori, la collisione avrebbe potuto essere evitata.

E' però vero che l'incidente del 20 settembre 1911 fu un momento cruciale e fatale della storia del disastro del *Titanic.* La White Star stava

per annunciare che il viaggio inaugurale a New York sarebbe avvenuto il 20 marzo 1912.

L'incidente della nave sorella causò il più totale disordine in un programma già serrato a Belfast: probabilmente la White Star si affidò alla sorte l'11 ottobre 1911 quando scelse come data il 10 aprile, con un ritardo esattamente (e solamente) di tre settimane.

Dopo tutto *l'Olympic* doveva essere riparato e soltanto il cantiere che l'aveva costruito, con accesso all'unico enorme bacino di carenaggio di Belfast (occupato dal *Titanic),* era in grado di farlo. Il servizio riparazioni e manutenzione della Harland & Wolff di Southampton ebbe bisogno di due settimane per adattare le coperture temporanee sulle due enormi ferite: fasciame in acciaio per lo squarcio sotto al livello dell'acqua prodotto dallo sperone e in legno per quello al di sopra della linea di galleggiamento. Così "incerottata" la nave salpò alla volta di Belfast il 4 ottobre procedendo a 12,5 nodi con il solo motore di babordo e arrivando salva il giorno dopo. Le riparazioni vere e proprie richiesero altre sei settimane e mezzo; *l'Olympic* lasciò Belfast per Southampton soltanto il 20 novembre dopo aver mancato tre viaggi transatlantici; riprese il lavoro a fine mese. Le riparazioni e le perdite di viaggio costarono alla White Star altre 250.000 sterline, un sesto delle spese complessive per la costruzione dell'intera nave.

L'Olympic venne assicurata per due terzi del costo della costruzione cioè *5* milioni di dollari (equivalenti allora a un milione di sterline) dall'Atlantic Mutual Insurance Company di New York, pratica abituale dell'International Mercantile Marine (IMM) che dal 1902 possedeva la White Star. La Atlantic Mutual divise il rischio tra molti altri assicuratori americani ed esteri, tra cui i Lloyd's di Londra, prassi comune all'epoca. L'elemento strano era che la percentuale di rischio assunta dall'IMM stessa a volte superava un terzo del totale. «Non credo che nessuna delle società che attraversano l'Atlantico assumano una percentuale di rischio della propria assicurazione pari a quella delle consociate dell'IMM», disse Philip Franklin, vicepresidente americano del gruppo, il terzo giorno dell'inchiesta americana. Ismay si vantò addirittura, il sedicesimo giorno dell'inchiesta britannica, del fatto che nessun'altra nave di linea pagava premi bassi come la White Star o si assumeva tali coperture. Ma dato che la collisione con *l'Hawke* venne imputata all'*Olympic,* i suoi proprietari non recuperarono nulla e dovettero sostenere tutte le spese in cui incorsero

direttamente o indirettamente.

Per risparmiare tempo, l'albero dell'elica di dritta del *Titanic,* pronto per essere installato ma non ancora inserito, venne cannibalizzato cioè smontato in più parti che vennero utilizzate per riparare quello dell'*Olympic,* mentre pezzi sostitutivi venivano fabbricati alla massima velocità per la nave più nuova. Ovviamente essa dovette essere rimorchiata fuori dal bacino di carenaggio per lasciare posto *all'Olympic.*

Per chi si trovava fuori dal cantiere, risultava ormai difficile distinguere quale fosse la nave nel bacino e quale quella ormeggiata in mare. Contrariamente alle impressioni prodotte da alcune foto delle due navi, scattate all'epoca o successivamente, i nomi sulle prue non spiccavano in bianco bensì in oro scuro. Da lontano sarebbe stato possibile distinguerle soltanto con un binocolo o un cannocchiale o soltanto su foto scattate da distanza ravvicinata.

L'albero a gomito piegato, le intelaiature ritorte, la botte schiacciata, le placche del ponte sfregiate, le lame delle eliche scheggiate e le placche dello scafo rotte vennero eliminate e sostituite, il danno al sistema di propulsione riparato e altri elementi ripristinati. Le navi si costruiscono partendo dal basso verso l'alto, ma stranamente queste riparazioni dovettero essere fatte da poppa, lateralmente o da sotto. D'altra parte le enormi dimensioni *dell'Olympic* e il bacino davano ai riparatori spazio sufficiente per effettuare il proprio lavoro; le navi venivano danneggiate con tale frequenza all'epoca che difficoltà del genere erano una sfida a cui l'eccellente forza lavoro della Harland & Wolff (15.000 uomini) era abituata.

Giovedì 29 novembre 1911 *l'Olympic* tornò alla sua rotta transatlantica, un giorno dopo il previsto a causa della nebbia. George Bowyer la portò fuori dal porto di Southampton senza incidenti mentre il capitano Smith era sul ponte. Qualsiasi disagio il capitano potesse sentire per la presenza del vecchio pilota era bilanciato dalla propria dolorosa esperienza che gli aveva fatto capire che cose peggiori possono accadere in mare. Il ciclo di tre settimane di navigazione continuò senza problemi a eccezione di una violenta tempesta il 14 gennaio, nel bel mezzo dell'Atlantico: anche il capitano Smith raramente aveva sperimentato condizioni climatiche così avverse. Tuttavia il 24 febbraio 1912 la sfortunata *Olympic* fu vittima del terzo incidente in meno di nove mesi. Diretta a est per tornare a casa dopo aver lasciato New York il 21, la nave di linea attraversava il Grand Banks

a 1300 chilometri da Terranova quando passò sopra un blocco sommerso e perse una delle tre pale dell'elica di babordo che pesava oltre 26 tonnellate. «L'urto fu avvertito in tutta la nave». L'*Olympic* giunse a Southampton alla data prevista (28 febbraio) ma non senza essere vittima di un altro incidente: un uomo, ritenuto un pazzo pericoloso, deportato dagli Stati Uniti in terza classe, sfuggì alla sorveglianza il giorno 26 e non fu più rivisto. Sui giornali di bordo James Kneetone veniva registrato come caduto in mare.

A quell'epoca era un fatto normale che le navi perdessero le pale delle eliche, ma in questo caso si trattava di una delle pale più grandi del mondo e il suo violento distacco dall'albero d'elica più lungo del mondo mentre la nave più grande del mondo stava avanzando a più di 20 nodi (velocità normale quando era in alto mare) ebbe un effetto di pari importanza sull'albero, sul motore e sull'area circostante dello scafo. Sebbene la causa dell'improvviso sobbalzo della nave fosse stata identificata rapidamente e il motore interessato fosse stato bloccato, il fatto ebbe comunque un'incidenza notevole su una nave la cui poppa era stata ampiamente riparata appena tre mesi prima.

Soltanto nel 1993 venne alla luce un altro motivo che avrebbe dovuto far considerare, più seriamente di quanto era stato fatto fino a quel momento, il danno subito dall'*Olympic.* Dato che questo muovo fattore ebbe un ruolo di primo piano nella sciagura del *Titanic* se ne parlerà adesso, quando fa la sua prima comparsa nella storia.

Nel 1910 le caratteristiche, la struttura molecolare e la resistenza dell'acciaio utilizzato per le navi erano molto più simili alla ghisa che all'acciaio moderno. Un documento consegnato alla United States Society of Naval Architects & Marine Engineers diceva in merito al disastro del *Titanic.* «... la bassa temperatura dell'acqua (circa -1 °C) avrebbe reso fragile l'acciaio di quella produzione portandolo al punto di rottura ...». Gli autori, riesaminando il danno della nave in seguito alla collisione con l'iceberg in base a prove fotografiche del relitto, giunsero alla seguente conclusione:

> «I test effettuati sull'acciaio recuperato dal sito del relitto [...] hanno rivelato che il tipo di acciaio utilizzato nel *Titanic* diventava fragile se esposto a una temperatura in acqua di -1°C. La natura fragile dell'acciaio nelle acque fredde e ghiacciate

dell'Atlantico [...] potrebbe aver contribuito all'ipotizzato cedimento di placche e rivetti.

La plausibilità della fragilità viene messa in evidenza dalle esperienze dell'*Olympic* e del *Britannic,* navi sorelle del *Titanic.* [Nella sua collisione con *l'Hawke, l'Olympic*] venne colpito dietro all'albero maestro e lo squarcio era principalmente al di sotto della linea di galleggiamento. Le rotture delle placche nell'area di impatto mostravano un cedimento tipico nel caso di materiali fragili [...]; molte delle rotture erano stranamente affilate nella loro estensione e avevano l'aspetto di rottura di un materiale fragile [...] La portata di tale inconveniente avrebbe dovuto essere amplificata per dieci dai [...] danni di collisione sostenuti dall'*Olympic,* che furono una conseguenza della particolare sensibilità al freddo della [sua copertura] e del maggiore irrigidimento all'impatto».

Il documento dichiara che l'acciaio utilizzato per costruire le navi "Olympic" raggiunge il massimo livello di fragilità a -1°C. Vale la pena ricordare che la collisione *dell'Hawke,* che apparentemente causò il danno, avvenne a settembre nelle acque a sud dell'Inghilterra, quando le temperature medie sono generalmente sopra gli 0°C nelle ore più calde. È ancor più importante notare che lo scossone subito *dall'Olympic* a causa della perdita della pala dell'elica si verificò a febbraio, quindi, in pieno inverno, in un'area dell'Atlantico che in quel periodo è influenzata dalla fredda corrente del Labrador, oltre a registrare la costante presenza di iceberg e blocchi di ghiaccio. Non sarebbe certo sorprendente se la temperatura delle acque del Grand Banks avesse superato -1°C all'epoca del terzo incidente *dell'Olympic.*

Era quindi comprensibile che il secondo ritorno a Belfast per le riparazioni avesse richiesto circa una settimana e non un solo giorno, come fu previsto quando arrivò a Southampton spinta dal solo motore principale il 28 febbraio, dopo le solite fermate a Plymouth e Cherbourg. Partì alla volta di Belfast il 29 (si trattava di un anno bisestile) ma fu troppo lenta per poter approfittare della marea venerdì 1° marzo. La successiva partenza prevista per New York il 6 marzo venne semplicemente annullata. Sembra che quel giorno non navigasse nessuna nave della White Star, il che suggerisce che la portata del danno e il conseguente soggiorno

a Belfast, lungo e imprevisto, furono una spiacevolissima sorpresa per i proprietari. La pala dell'elica andata perduta aggiunse un'altra importante spesa passiva all'ormai lunga lista di debiti sul conto *dell'Olympic.* Alcune piccole modifiche e adattamenti vennero fatti prima che riprendesse il normale servizio di linea partendo da Southampton mercoledì 13 marzo. I lavori sul *Titanic* vennero interrotti ancora una volta quando stavano per essere ultimati: la nave dovette uscire dal bacino per lasciare il posto alla nave sorella da riparare. La coppia venne fotografata per l'ultima volta il 6 marzo, alla vigilia del ritorno *dell'Olympic* a Southampton.

Fu in questo periodo, estremamente problematico per la Harland & Wolff e per la White Star, che Ismay, quale rappresentante del proprietario, decise di costruire una copertura formata da un'intelaiatura in acciaio e con finestre scorrevoli per proteggere i passeggeri di prima classe dagli spruzzi: questa sarebbe stata fissata alla metà anteriore della passeggiata del ponte A del *Titanic,* prima della prova in mare prevista per il 1° di aprile. Raramente, nella storia delle grandi navi di linea, una modifica di tale importanza fu fatta in una fase così tardiva della costruzione. Ismay disse che si trattava di soddisfare a delle richieste specifiche fatte dai passeggeri in occasione del viaggio inaugurale *dell'Olympic.* Si trattava di una modifica così urgente e impellente che non sembrò possibile aspettare un momento più opportuno, nonostante che le ultime fondamentali riparazioni avessero trattenuto la nave fuori dal bacino di carenaggio. Tuttavia tali vetrate non furono ritenute così essenziali per *l'Olympic,* che continuò a farne a meno per un altro quarto di secolo.

La copertura del ponte A era la caratteristica esteriore che permetteva all'osservatore di distinguere il *Titanic dall'Olympic.* L'altra grossa differenza era meno visibile: le parti chiuse del ponte B del *Titanic* erano più lunghe e il tipo di finestre meno uniforme. Un'attenta osservazione della grande quantità delle cartoline ricordo che, in quel periodo, furono dedicate per lo più al *Titanic* (su 170 emissioni separate, solamente una o due illustravano il *Lusitania)* in vendita prima e *dopo* il disastro, mostrano *l'Olympic* senza copertura sul ponte A al posto del *Titanic.* L'ultima fotografia pervenutaci delle due navi sorelle le raffigura in formazione di linea mentre, ancora una volta, stavano per scambiarsi di posto nel bacino di carenaggio. Nessuna delle due ostenta una copertura sul ponte A. Paradossalmente le vetrate aggiunte da Ismay potevano essere aperte

soltanto con degli appositi attrezzi e questo rese più difficile, per alcuni passeggeri della prima classe, l'accesso alle scialuppe di salvataggio quando fu necessario servirsene.

I documenti relativi ai primi nove mesi di viaggio della *Olympic* dopo il suo completamento indicano che quasi fece affondare un rimorchiatore, andò addosso a un incrociatore, perse la pala di un'elica mentre viaggiava ad alta velocità e rimase ferma per nove settimane a causa delle riparazioni. L'assicurazione non copriva la grande maggioranza dei danni subiti, per non parlare delle perdite conseguenti e indirette. Adesso si sa che non era solida come sembrava perché fu costruita con un tipo di acciaio che diventava fragile alle basse temperature. Sappiamo che veniva generalmente confusa con il *Titanic,* e che spesso anzi la confusione veniva creata di proposito. Tutti questi fattori fanno sembrare ironicamente sinistra se non falsa la pubblicità per il suo rilancio nella primavera del 1913 dopo un massiccio raddobbo di sicurezza: «La nuova *Olympic:* praticamente due navi in una».

Dato che *l'Olympic* riveste un ruolo secondario nella storia narrata in questo libro si può anticipare qui il resto della sua "carriera". Sette settimane dopo che la nave gemella colpì un iceberg e affondò, *l'Olympic* per poco riuscì a evitare di colpire qualcosa di leggermente più voluminoso: l'Inghilterra. La navigazione oceanica l'aveva portata varie miglia più a nord rispetto alla posizione in cui avrebbe dovuto trovarsi secondo gli ufficiali e per poco non si schiantò sulle rocce a nord di Land's End, sull'estremità sud-occidentale dell'Inghilterra, un promontorio a sud del quale avrebbe dovuto passare all'inizio del mese di giugno del 1912. Soltanto un'inversione del senso di rotazione dei motori, «Macchine indietro tutta», la salvò all'ultimo momento da un incidente che comunque venne tenuto segreto per settantacinque anni.

Per *l'Olympic* la Prima Guerra Mondiale fu avventurosa: infatti il transatlantico venne utilizzato per lo spostamento di truppe nel Mediterraneo e nell'Atlantico, ed evitò attacchi aerei e sottomarini, anche se comunque speronò e fece affondare un *U-boat* nell'aprile 1918. Dopo un raddobbo costato 500.000 sterline nel 1919-20, venne trasformata in petroliera e continuò a non avere protezioni contro gli spruzzi sul ponte A. Navigò fino a quando non venne ritirata nel 1935 e distrutta nel 1937. Nel periodo in cui rimase attiva nel 1924 colpì ancora, indietreggiando, la nave *Fort George* nel porto di New York e si scontrò nel 1934 nella nebbia con

la nave faro *Nantucket* uccidendo sette persone a bordo. Tuttavia per la maggior parte della sua esistenza la nave ebbe il soprannome di "Vecchia affidabile".

l'Olympic lasciò Belfast il 7 marzo 1912 dopo un secondo e non programmato ritorno al suo luogo di nascita, arrivando a Southampton il giorno dopo. Cinque giorni dopo venne fatto rifornimento, soprattutto di carbone, e fu pronta a riprendere il suo posto tra le tre navi nei viaggi di tre settimane della White Star. Il 23 marzo lasciò New York diretta a est, trasportando molto carbone in più per se stessa e per il *Titanic* dato che era in corso in Gran Bretagna uno sciopero dei minatori che terminò il 6 aprile anche se la fornitura ritornò a essere normale soltanto dopo vari giorni. Il 3 aprile iniziò il settimo viaggio di andata e ritorno, dodici ore prima che il *Titanic* occupasse il suo ancoraggio a Southampton. *L'Olympic* lasciò New York per tornare in patria il 13 aprile e si trovava a 750 miglia al largo nell'Atlantico quando intercettò la richiesta di aiuto della nave gemella. Il suo nuovo capitano era Herbert James Haddock.

Capitolo Secondo
ORIGINI DEL DISASTRO

Una delle molte distorsioni del mito del disastro del *Titanic* è il fatto che esso venne percepito come fenomeno fatale *già prima della sciagura associata al suo nome.* Se non fosse stato per quel terribile incidente, chiaramente non si sarebbe mai sentito parlare delle premonizioni che, comunque in retrospettiva, appaiono lo stesso sconcertanti, o degli scettici che dicevano: «Nulla di buono verrà da tutto ciò» ogni qualvolta l'inventiva umana produceva qualcosa di nuovo e sensazionale.

Un'altra distorsione storica deriva dal fatto che il periodo edoardiano, che ispirò le navi "Olympic", venne considerato, e a volte ancora lo è, come l'"età dell'oro", della prosperità e del progresso destinato a sprofondare nel disastro della Prima Guerra Mondiale. Quel periodo era destinato a sembrare aureo solo in una prospettiva "post 1914" eppure per il Regno Unito della Gran Bretagna e dell'Irlanda si trattò di un'età di decadenza, caratterizzata da povertà diffusa, disoccupazione, tensioni interne e internazionali: un declino iniziato con l'unificazione della Germania nel 1870 e che si sarebbe protratto nel xx secolo, un'età di "ruggine" più che "d'oro". All'estero l'impero britannico aveva perso la

faccia e la fiducia in sé in seguito alla ben misera vittoria ottenuta dal mezzo milione di uomini delle truppe imperiali su poche migliaia di Boeri che mise fine a tre anni di guerra in Sud Africa. America e Germania progredivano economicamente, industrialmente e commercialmente; la Germania stava anche sfidando apertamente la supremazia della Royal Navy. Il risultato fu che l'Inghilterra rinunciò al suo splendido isolamento per stringere alleanze: nel 1902 si alleò al Giappone per proteggere i propri interessi in Estremo Oriente, mentre concentrava le proprie flotte nei mari europei; nel 1904 si alleò con il vecchio nemico, la Francia: si trattava di *quell'Enterite Cordiale* che divenne la Triplice Alleanza quando una Russia esitante vi si unì nel 1907.

A livello interno si dovevano affrontare questioni come l'autonomia dell'Irlanda, il voto alle donne e una serie di motivi di malcontento noti all'epoca come "Questione Sociale". Tutti questi elementi certo non facevano sembrare aureo quel periodo tranne che a una minoranza privilegiata, che si ritrovava al vertice di una società divisa in classi, in quella che ancora era di gran lunga la nazione più ricca del mondo. Anche cinque anni dopo che il partito laburista ebbe conquistato i primi seggi alla Camera dei Comuni, i provvedimenti in materia sociale continuavano a essere estremamente limitati. Proprio in quell'epoca, nel 1911, quando le due navi gemelle erano in fase di costruzione, la crescente ondata di malcontento portò prima a un violento sciopero dei minatori del Galles meridionale, da dove proveniva il miglior carbone per le navi a vapore, e in seguito a uno sciopero del personale ferroviario che per dieci settimane coinvolse l'intera nazione e che fu caratterizzato da sommosse e incendi dolosi. Le tensioni nel settore industriale rimasero una costante degli ultimi tre anni di pace; uno sciopero nazionale del settore del carbone incideva gravemente sul traffico delle navi e minacciava di disturbare il viaggio inaugurale del *Titanic.*

Il mito dell'età dell'oro" venne amplificato dopo la Prima Guerra Mondiale, mentre in precedenza era molto sentito il mito de "gli inglesi sono i migliori", un'arrogante tendenza che portò gli imprenditori a inseguire, a rotta di collo, la via di progressi tecnologici sorprendenti ma non sistematici. I trasporti per mare e l'industria navale andavano oltre i propri limiti, incoraggiando e sfruttando i progressi innovativi come la forza vapore, le turbine, la costruzione in acciaio, l'ingegneria elettrica e la radiotelegrafia. Il risultato fu una serie di vascelli sempre più grandi per

soddisfare il settore, in crescente espansione, del trasporto di merci e passeggeri, in particolare delle navi di linea dell'Atlantico settentrionale. Alla fine del secolo scorso si sviluppò sulle principali rotte una concorrenza spietata, in particolare tra Gran Bretagna e Germania, che gareggiavano in velocità, lusso e dimensioni delle navi. La velocità doveva attrarre chi era pieno di iniziative, il lusso i ricchi, le dimensioni dovevano permettere di far fronte alle masse di emigranti europei che fuggivano l'"età dell'oro" in terza classe per iniziare una nuova vita in America.

Come accadde molto più tardi nel settore della balistica, quando la ricerca missilistica tracciò il cammino per le esplorazioni spaziali, così all'inizio il progresso della tecnologia marina seguiva la rapida scia delle costruzioni delle navi da guerra. A passo accelerato le maggiori flotte passarono dai vascelli in legno alle corazzate, poi alle navi rivestite di acciaio e blindate, dalla vela al vapore e alle turbine, dai cannoni ad avancarica a quelli a retrocarica in torre a lungo tiro, per non parlare di siluri, sottomarini e radiotelegrafo. Fu allora, nel 1906, che la Gran Bretagna lanciò HMS *Dreadnought:* essa preannunciava una nuova generazione di navi da guerra, le armi strategiche dell'epoca. L'impressionante combinazione di bordate che erano "tutte un cannone", armi pesanti e alta velocità rendevano immediatamente obsolete tutte le corazzate della generazione precedente. Nel 1907 la corsa agli armamenti che vedeva contrapposte Inghilterra e Germania si intensificò con la produzione di altre tre navi di quel tipo che formarono il primo squadrone "dreadnought" della Royal Navy.

Lo stesso anno la flotta delle navi "Olympic" venne ideata da lord Pirrie, presidente della Harland & Wolff. Egli era anche dirigente della White Star Line, che ne ordinò la fabbricazione, e della americana IMM che le finanziò a nome di J.P. Morgan.

Nel corso di *quell'annus mirabilis* della storia delle costruzioni navali, la grande corsa alle navi di linea culminò con il trionfo di due transatlantici della compagnia di navigazione inglese Cunard: due navi super-veloci con stazza di 30.000 tonnellate, il *Lusitania* e il *Mauretania* (che dopo il breve regno della sorella detenne il Nastro Azzurro per la traversata più rapida tra il 1907 e il 1929). Il *Mauretania* rimase la nave più veloce anche quando, nel 1911, venne sorpassata, per dimensioni e lusso, dalle "Olympic" della White Star che avevano 45.000 tonnellate di stazza. Il Ministero per il Commercio, il dipartimento di stato britannico

responsabile dei trasporti marittimi, non aveva più adeguato la propria legislazione sulla costruzione navale e sui dispositivi di salvataggio da quando la prima nave di linea da 10.000 tonnellate aveva fatto la propria comparsa, una ventina di anni prima.

Una possibile distorsione storica degli avvenimenti sembra anche suggerita dalla montagna di scritti sul *Titanic;* si ha proprio l'impressione che la nave avesse catalizzato l'attenzione del pubblico già ben prima del viaggio inaugurale. Prima del disastro era naturale che la preminenza venisse data *all'Olympic,* non soltanto in termini cronologici, in quanto "pioniera" del proprio gruppo, ma anche in termini di interesse pubblico. La costruzione, in gran parte simultanea, di una coppia di navi colossali e identiche divenne un fatto sensazionale, eguagliato solo più tardi dalle prime esplorazioni spaziali. L'interesse culminò con il varo del *Titanic* il 31 maggio 1911, lo stesso giorno in cui l'*Olympic* partì per il suo primo viaggio, un primo lampante esempio di pubblicità studiata ad arte. Tuttavia il viaggio di inaugurazione dell'*Olympic* venne messo in ombra dall'imminente incoronazione di re Giorgio V. Infine l'interesse si concentrò sul *Titanic,* quando i suoi costruttori e proprietari dichiararono che si sarebbe trattato della nave più grande e lussuosa del mondo, ancor più ricca delle navi di linea tedesche, ancor più sfarzosa della gemella.

Il disastro del *Titanic* non fu il primo bensì il secondo in cui una nave della White Star si scontrava con un iceberg e non era la prima volta ma la seconda che la compagnia era coinvolta nel peggior naufragio verificatosi in tempo di pace.

Questi sono soltanto due dei molti fatti sorprendenti riguardanti una compagnia navale straordinaria che ebbe una storia assai stravagante e drammatica, anche per gli spregiudicati principi da "avventurieri del vapore" che guidarono lo sfavillante capitalismo industriale della White Star Line. I registri della compagnia prima e dopo il noto disastro sono una raccolta unica di pratiche commerciali dubbie o illegali, di avventatezza, sfortuna, incidenti e sciagure. Tutto questo viene indicato chiaramente in un testo americano, *Falling Star,* storia della compagnia, calamità dopo calamità'. Risulta lampante che l'etica della White Star Line consisteva nel procedere "sul filo del rasoio" sempre al limite della rovina e dello slancio innovativo verso le ultime scoperte in materia navale.

La compagnia venne fondata nel 1845 a Liverpool, allora principale porto britannico, da Henry Threlfall Wilson e dal suo primo partner, John

Pilkington. Nel 1852 si era già conquistata una posizione forte nel commercio con l'Australia, esportando emigranti e manufatti e importando lana, oro, olio di balena e altre materie prime. Nel 1857 si aggiunse un altro socio, James Chamber, e sei anni dopo adottarono la propulsione a vapore con la nave *Royal Standard.*

Dopo due settimane dalla sua partenza da Melbourne, e dopo un tranquillo viaggio inaugurale, il vascello navigava a vela e aveva percorso circa metà della rotta in direzione di Capo Horn, quando improvvisamente, il mattino del 4 aprile 1864, una spessa cortina di nebbia avvolse le 2.033 tonnellate della nave a propulsione mista (vapore e vela). Come il capitano G.H. Dowell scrisse ai proprietari:

> «[...] allo stesso tempo la vedetta gridò mare mosso a prua. Subito dopo vedemmo un iceberg vicino sotto *[sic]* la prua a dritta [...] La barra del timone venne immediatamente messa tutta a dritta [...] portando la nave parallela all'iceberg [...]
>
> Il mare gradualmente la fece abbassare [...] portando così i pennoni a contatto con l'iceberg. Prima di rompersi urtarono l'iceberg ripetutamente, facendo cadere sul ponte grandi masse di ghiaccio».

Sorprendentemente non sembravano esserci state perdite, anche se la nave era stata sballottata dal vento lungo l'intero lato dell'immensa massa ghiacciata che si innalzava per oltre 180 metri sul livello del mare. Dowell riuscì a dare forza ai motori e raggiungere Rio de Janeiro il 9 maggio; i pennoni, il sartiame e l'accastellamento erano seriamente danneggiati ma lo scafo era integro e il motore a vapore ancora in buone condizioni. Dopo una pausa di soli tre giorni per fare rifornimento di carbone la *Royal Standard* riprese il viaggio di ritorno, raggiungendo Liverpool il 19 giugno.

Nel 1864 la nave era alquanto più solida delle finanze dei suoi proprietari. La White Star aveva deciso di aggiungerla a un gruppo formato da altre due navi per creare una nuova società con tre navi a vapore. La progettata fusione però andò a monte, poiché la Borsa di Londra svolse delle indagini a seguito di alcune voci che denunciavano, in merito all'affare, delle operazioni di borsa svolte in base ad informazioni che avrebbero dovuto rimanere riservate e un possesso illegale di quote da

parte dei dirigenti che agivano con dei prestanome. Gli stessi dirigenti decisero di utilizzare lo stesso capitale di due milioni di sterline, per creare una società simile ma con un altro nome. Non sorprende che un pubblico scettico non volesse averci nulla a che fare; anche questo progetto quindi non andò a buon fine. Nel frattempo la White Star era andata oltre i propri limiti chiedendo un finanziamento per una seconda nave a vapore che sarebbe stata venduta alla consegna. Chambers se ne andò e Wilson prese il suo terzo socio, John Cunningham. Due delle banche della società fecero bancarotta nel 1866-67 quando fallì anche un viaggio di prova sulla rotta diretta a New York. I beni della White Star vennero venduti: tra questi l'insegna della società, una stella bianca a cinque punte su sfondo rosso. Essi furono acquistati per 1.000 sterline da Thomas Henry Ismay, di 31 anni, socio anziano della Ismay, Imrie & Company: egli avrebbe fondato la Oceanic Steam Navigation Company Limited il 6 settembre 1869: quindi era questo il nome ufficiale dei proprietari della White Star Line. Sei settimane prima il socio di Ismay, G.H. Fletcher, aveva raggiunto un accordo con la Harland & Wolff per la costruzione di quattro innovative navi a vapore: a prima si sarebbe chiamata *Oceanic,* come la nuova compagnia di navigazione. La seconda sarebbe stata identica ma ancor più lussuosa e si sarebbe chiamata *Atlantic.*

Con queste navi, altre due dello stesso tipo e un'ulteriore coppia di navi di linea leggermente più grandi (che nel giro di un anno avrebbero fatto parte della flotta della compagnia in rapida espansione), la White Star decise di concentrarsi sulla rotta di New York, che diventava sempre più competitiva, senza però dimenticare le rotte australi. Il denaro necessario per finanziare la rapida e ambiziosa espansione dell'Oceanic venne raccolto da un finanziere di Liverpool di origine tedesca: Gustavus Schwabe. Suo nipote, Gustav Wolff, era ingegnere e poi sarebbe stato socio più giovane della Harland & Wolff (altro caso di nepotismo giustificato dai fatti). Ecco come venne a crearsi la solida alleanza tra la White Star e il suo costruttore: la base dell'accordo promosso da Schwabe era che la linea avrebbe fatto costruire le proprie navi esclusivamente da quel cantiere anche se i costruttori ovviamente rimanevano liberi di produrre navi per altre compagnie. La White Star era il partner monogamo in questo matrimonio di convenienza; sia Wolff sia Edward Harland acquistarono azioni dell'Oceanic con Ismay.

L'Atlantic presentava uno scafo con chiglia profonda (per rendere stabile

l'apertura delle vele) ma per il resto si trattava di una nave moderna, nonostante la propulsione mista (vele e vapore). Era lunga 128 metri e la larghezza massima era di 13 metri: le sue dimensioni che avevano tra loro un rapporto di circa dieci a uno, erano ottimali per la velocità e il risparmio di carburante e furono adottate nella maggior parte delle navi commerciali, comprese le "Olympic". La stazza lorda superava le 3.700 tonnellate e poteva raggiungere la velocità di 13,5 nodi, ottimi livelli per l'epoca. Costava circa 120.000 sterline e poteva trasportare 166 persone in prima e seconda classe e 1.000 in terza. Il suo viaggio inaugurale alla volta di New York iniziò il 6 giugno 1871. La stampa era entusiasta del lusso senza precedenti...

La sua diciannovesima traversata in direzione ovest iniziò a Liverpool nel pomeriggio di un giovedì, giorno in cui partivano in genere i passeggeri diretti a New York: era il 20 marzo 1873. Al comando della nave c'era il capitano James Agnew Williams, appena trentatreenne, al suo secondo viaggio in qualità di comandante. Dopo la sosta a Queenstown la nave contava poche decine di passeggeri nelle cabine di prima e seconda classe ma ne aveva circa 800 in terza classe, di cui circa 200 erano bambini; l'equipaggio comprendeva 140 persone. C'erano anche quattordici clandestini, scoperti dopo la partenza, che vennero fatti lavorare durante il viaggio: in totale la nave aveva a bordo circa 1.000 persone, più o meno tre quarti della sua capacità.

Martedì 25 marzo l'*Atlantic* si imbatté in una violenta tempesta che continuava a sballottare la nave e che per sei giorni ne rallentò notevolmente la navigazione. Preoccupati per il rifornimento di carbone e dopo aver lottato con forti onde e venti contrari così a lungo, il 31 marzo, quando si trovava 460 miglia a est di New York, Williams decise di virare a nord in direzione di Halifax, nella Nuova Scozia, che distava appena 170 miglia. Alle 3.15 del mattino del 1° aprile l'*Atlantic* si arenò profondamente circa 27chilometri a sud-ovest rispetto all'entrata del porto di Halifax: la navigazione disattenta e il maltempo avevano contribuito a far spostare la nave di almeno 12 miglia più a ovest rispetto alla posizione in cui gli ufficiali pensavano si trovasse. In quel momento Williams dormiva nella sala nautica.

Le scialuppe di salvataggio vennero frantumate dai movimenti di sfregamento della nave, le rocce, il vento e i marosi constrastarono i passeggeri di terza classe che tentavano di uscire dalle viscere della nave.

L'*Atlantic* si era inclinata con un angolo di cinquanta gradi mentre gente in preda alla disperazione cercava di arrampicarsi lungo il cordame e lo scafo pieno d'acqua. Quando l'acqua raggiunse le caldaie, queste esplosero e la nave si rovesciò completamente sul lato di dritta. Circa 250 uomini riuscirono a raggiungere terra, con l'aiuto di funi coraggiosamente trascinate tra i marosi dai marinai e tese tra il cordame e alcuni scogli. Due uomini, per dare l'allarme, percorsero a nuoto 380 metri di mare mosso che li separavano dall'isola vicino a cui la nave si era incagliata. Coraggiosamente i pescatori del luogo misero in mare le loro fragili imbarcazioni per portare aiuto ai naufraghi. Urtando sugli scogli, la nave si ruppe in due e la sezione di prua affondò. Il capitano Williams ordinò al terzo ufficiale Cornelius Brady di raggiungere la terraferma con un'imbarcazione e poi raggiungere Halifax a piedi per chiedere aiuto. Arrivò, esausto e sotto shock, nel tardo pomeriggio del 1° aprile presso l'ufficio della Cunard di Halifax (allora agente locale della White Star); furono inviati per il salvataggio una nave di linea della Cunard, una nave a vapore del governo e un rimorchiatore. Solo circa 400 superstiti vennero riportati ad Halifax e tra questi vi era anche il comandante: almeno 546 persone, compresi tutti i 200 bambini tranne uno, morirono in quello che fino allora venne considerato il peggior incidente in cui fu coinvolta una nave mercantile. Più di 400 corpi vennero trovati fino a 80 chilometri di distanza dalla scena del disastro e vennero sepolti in fosse comuni nelle vicinanze. Un'inchiesta formale del Ministero per il Commercio britannico iniziò a Halifax il 5 aprile e presentò le sue conclusioni il 18 dello stesso mese. Il tribunale imputò l'incidente alla navigazione non accorta e alla responsabilità del capitano che aveva incautamente scelto la rotta e la velocità e non aveva fatto scandagliare i fondali delle acque costiere. Inoltre vi era troppo poco carbone a bordo. Dato il comportamento tenuto dal capitano dopo l'incidente, la sua patente non venne revocata ma soltanto sospesa per due anni. Disse di essere andato a dormire completamente vestito chiedendo di essere svegliato alle 3 del mattino.

La White Star si appellò contro il verdetto di "avarizia nell'uso di carbone" e un'altra udienza si aprì il 28 maggio: essa confermò l'11 giugno quanto era stato originariamente determinato dall'inchiesta originaria. A Londra la compagnia godeva di sufficiente influenza da convincere il capo ispettore della navigazione del Ministero per il Commercio a riesaminare la questione per la terza volta. Egli rilevò che «il fatto che le scorte di

carburante fossero insufficienti non poteva [...] aver avuto nulla a che fare con la perdita dell'*Atlantic*». In realtà la quantità di carbone era stata sottostimata e il dato erroneo era stato riferito al capitano dal primo ufficiale di macchina John Foxley: a bordo vi era carbone sufficiente per raggiungere New York, anche con il maltempo, con un margine di 71 tonnellate in più (la capacità di carbone della nave era di 975 tonnellate). Nonostante questo il capo ispettore non modificò il verdetto originale di condanna per cattiva navigazione. La tragedia era ancora più amara dal momento che si era verificata così vicino a terra, a poche miglia dal porto, in una tempesta in cui il capitano Williams aveva scelto di trovarsi, senza necessità. Non c'è da stupirsi se la White Star eliminò il nome *dell'Atlantic* da tutto il suo materiale pubblicitario: così essa non viene menzionata dalla rivista «Shipbuilder» tra le navi della compagnia fino alle "Olympic". Il fatto di eliminare tutti i riferimenti alle sciagure era una pratica comune non solo per la White Star ma anche per altre compagnie, come si vedrà in seguito.

Tra gli altri scacchi subiti dalla White Star (e l'elenco che segue non è certo esauriente) vi fu, nel 1893, la misteriosa scomparsa nell'Atlantico Settentrionale della nave a vapore per il trasporto di bestiame *Naronic* (6.594 tonnellate), all'epoca la più grande nave da carico del mondo, durante il suo tredicesimo viaggio. Sei anni più tardi, nel 1874, la nave di linea *Germanie* (5.008 tonnellate) affondò nel porto di New York sotto il peso del ghiaccio che si era formato sulla sua sovrastruttura; essa venne "resuscitata" e continuò a navigare, per molto tempo, alla fine sotto bandiera turca, fino al 1950 (soltanto il *Parthia* della Cunard raggiunse gli ottantasei anni di vita battendo il suo record). Nel 1907, durante il viaggio di ritorno dall'Australia la *Suevic* (12.500 tonnellate) si incagliò vicino a Land's End, la punta estrema della Cornovaglia. Il terzo anteriore, profondamente incagliato, venne "amputato" e il resto della nave rimorchiato a Southampton. A Belfast venne costruita una nuova prua lunga 65 metri che fu unita al resto della nave, combaciando in modo perfetto. Due anni più tardi, la *Republic* (15.378 tonnellate) si scontrò nella nebbia con la nave di linea *Florida* al largo del Massachusetts e affondò; ma grazie al telegrafo che iniziava ad avere un certo successo, il *Baltic* della White Star giunse in tempo per i soccorsi, e risultò dispersa solo una minima parte dei circa 1650 passeggeri e membri dell'equipaggio a bordo delle navi che si erano scontrate. Simili vicissitudini erano però comuni a

molte compagnie di fine secolo vittime di incidenti marittimi.

Nella voce redatta da Archibald Hurd su Joseph Bruce Ismay nel *Dictionary of National Biography*™ non viene fatto riferimento al *Titanic* anche se quella grande sciagura divenne un fatto centrale nella vita di questo personaggio. Suo padre, Thomas Henry, morì nel 1899. Figlio primogenito, nacque a Crosby, vicino a Liverpool nel dicembre 1862. J. Bruce, come in genere veniva chiamato, assunse il comando sia della White Star sia della Ismay, Imrie & Company, che agiva in qualità di società di gestione navale per L'Oceanic, proprietaria della compagnia.

Ismay Senior era un uomo facoltoso e mostrava l'affetto per il figlio nel mondo tipico della *grande bourgeoisie* britannica prodotta dalla rivoluzione industriale: mandò il figlio al collegio di Elstree, nell'Hertfordshire, all'età di otto anni. Da lì, a tredici anni, lo trasferì a Harrow. Non frequentò l'università ma visse con un insegnante privato per un anno in Francia prima di iniziare l'anno di praticantato presso l'ufficio del padre. Poi ci fu un anno di viaggi intorno al mondo (probabilmente non in terza classe). All'età di ventiquattro anni, Ismay venne mandato a lavorare per gli uffici di New York della White Star per cinque anni e in appena un anno ottenne la carica di agente della compagnia presso la sua sede principale.

Ormai conosceva bene la ditta di famiglia; tornò in Inghilterra nel 1891 come socio della Ismay, Imrie & Company dove lavorò fino alla morte del padre. In tale occasione divenne capo dirigente della ditta nonché della White Star. Appena tre anni dopo vendette la compagnia. Il *Dictionary of National Biography* utilizza un linguaggio stranamente tortuoso per descrivere l'accaduto: «Ismay assunse la direzione degli affari e la sua gestione fu estremamente brillante e coronata da successo». Tuttavia nel 1901 venne «avvicinato da americani interessati a formare una compagnia di navigazione internazionale, e dopo lunghe trattative con J.P. Morgan [...] venne costituita l'International Mercantile Marine Company [IMM]».

In realtà Morgan, uno dei finanzieri più potenti della storia americana, fece a Ismay un'offerta che egli non seppe (oppure non poté) rifiutare tramite una società, l'IMM, che, prima e dopo il passaggio di proprietà, non pagava i dividendi ai suoi azionisti, a differenza di quanto faceva la White Star. Morgan valutò la compagnia dieci volte tanto i suoi utili per il 1900 (gonfiati dai contratti della guerra boera). Anche così non è possibile immaginare il rispettatissimo padre di Ismay, che era molto più forte del

figlio, vendere la White Star, che allora andava bene, a un predatore straniero di questo tipo. Morgan, bersaglio principale della legislazione americana anti-trust, cioè contro monopoli e cartelli, voleva dominare le rotte transatlantiche. Ismay continuò a essere capo dirigente della White Star e nel 1904 venne nominato anche presidente del gruppo IMM fino a quando si dimise nel 1912. Egli era inoltre dirigente non esecutivo di quattro compagnie di assicurazioni britanniche e tre società di trasporti.

L'autore della sua biografia nel *Dictionary of National Biography* racconta come Ismay fondò e finanziò la nave scuola della marina mercantile *Mersey* e poi fece una donazione di 11.000 sterline per le vedove delle vittime e 25.000 sterline per i veterani mercantili della Prima Guerra Mondiale. Secondo la stessa biografia Ismay aveva una «personalità sorprendente [...] opprimente» e «amava attirare l'attenzione [...] e dominare la scena» in società. Questo atteggiamento era «la facciata esteriore di una natura timida ed estremamente sensibile, sotto cui si nascondevano affetto profondo e comprensione concessi a pochi». Sembrava mostrare comprensione per tutti coloro i quali si trovavano nei guai e «detestava la pubblicità». Ismay, che era anche un fuoriclasse, amava il tennis, il golf, i motori e (soprattutto) pescare nel suo paese natale, l'Irlanda. La sua casa a Londra si trovava al n. 15 di Hill Street tra Berkeley Square e Park Lane, nel costosissimo quartiere di Mayfair. Morì a Londra nell'anonimato nell'ottobre 1937, appena un mese dopo che la carcassa *dell'Olympic* era stata rimorchiata in Scozia, a Inverkeithing per essere demolita.

L'americano di cui divenne il tirapiedi e l'agente navale, John Pierpont Morgan, proprietario in ultima analisi della White Star e delle navi "Olympic", era così ricco e potente che da solo fu in grado di salvare gli Stati Uniti dall'inadempimento per la convertibilità del dollaro in oro nel 1895. Era figlio di Junius Spencer Morgan, commerciante e dirigente di una compagnia di assicurazioni e di Juliet Pierpont; nacque a Hartford, nel Connecticut il 17 aprile 1837. Ereditò il naso imponente dei Pierpont, e all'età di quindici anni una febbre reumatica gli provocò una leggera zoppìa, che gli rimase per tutta la vita. Tra gli altri tormenti dell'adolescenza vi furono eczemi, emicranie, attacchi di svenimenti e letargia; ma praticava sport, in particolare velismo. Il padre si trasferì a Londra come agente del magnate americano George Peabody. Morgan ultimò gli studi in una scuola svizzera e frequentò l'università tedesca di

Gòttingen nel 1856-1857, divenendo un giovanotto raffinato, poliglotta e abile in affari. Come Ismay, fu messo a lavorare nell'ufficio del padre a New York, dove iniziò come impiegato. Nel 1859 si trasferì a New Orleans per fare pratica nel commercio del cotone. Due anni più tardi sposò la prima moglie, Amelia Sturges, malata di tisi e grande amore della sua vita che morì dopo quattro mesi di matrimonio, lasciandolo distrutto. Sette anni più tardi, all'età di 33 anni, stava pensando di ritirarsi dagli affari a causa della sua persistente melanconia.

Seppe comunque fare un ottimo uso dei suoi indubbi doni e dell'ottima posizione sociale acquisita in gioventù, ampliando le attività paterne e creando la più grande e potente banca privata d'America. Spalleggiato dalla Morgan Guaranty Trust Company, si inserì nel settore dell'industria ferroviaria, all'epoca in espansione negli Stati Uniti, e alla fine riuscì a controllarlo attraverso la United States Steel. Non era però infallibile: una volta respinse un'occasione per acquistare la General Motors per mezzo milione di dollari. Ma essenzialmente egli era un banchiere e divenne anche un importante filantropo e collezionista d'opere d'arte. Alla sua morte nel 1913 esse furono donate al Metropolitan Museum of Art di New York. Ricoprì la carica di presidente del museo nonché di commodoro del New York Yacht Club.

Il padre di Ismay, consapevole delle ambizioni di Morgan nel settore della navigazione transatlantica, dominata all'epoca da inglesi e tedeschi, nonché della vulnerabilità della propria società, tentò di raggruppare altri proprietari di navi inglesi in un'alleanza difensiva e patriottica. Sebbene si fosse ritirato nel 1892 Ismay Senior fece il possibile per arginare il pericolo incombente, ma i colleghi e i concorrenti di un tempo non gli prestarono attenzione ed egli morì molto deluso sette anni dopo. Gli americani si inserirono nella navigazione transatlantica quando nel 1893 l'International Navigation Company del New Jersey acquistò la Inman Line di Liverpool con l'American Line e la Belgian Red Star Line. Inman diede agli americani il biglietto di entrata per accedere alle società di costruzione navale inglesi, che erano le migliori al mondo. Morgan modificò il nome del suo conglomerato in IMM nel 1902 acquisendo inoltre l'Atlantic Transport, la Leyland e la Dominion. La sua ambizione era quella di costituire un'alleanza con i tedeschi per mettere fine alla supremazia britannica in modo che le compagnie navali americane diventassero padrone delle rotte transatlantiche; senza dubbio avrebbe

eliminato i tedeschi allo stesso modo, se fosse riuscito nel suo intento.

Ma l'elemento chiave che rese l'IMM leader della navigazione transatlantica e mondiale fu l'acquisizione da parte di Morgan, per 10 milioni di sterline, della Oceanic e della White Star, le cui quote vennero trasferite a una nuova consociata dell'IMM che venne chiamata International Navigation Company (anche se la società si trovava a Liverpool si creava una certa confusione con la sua omonima del New Jersey). Ad aumentare la confusione L'IMM trasferì le quote a due società di Morgan, come garanzia della nuova emissione di titoli. Il complesso passaggio di proprietà venne ultimato nel 1903, nonostante l'opposizione iniziale degli Ismay (J. Bruce e suo fratello James): ma gli azionisti intascarono i dollari di Morgan e scomparvero, cosa che, in seguito, si rivelò una decisione molto accorta.

Il governo britannico intuì tardivamente la minaccia che incombeva su una delle principali fonti di guadagno del paese e decise di fare il possibile perché la grande rivale della White Star, la Cunard, continuasse a restare in mani britanniche; in questo il governo fu incoraggiato da lord Inverclyde, capo della Cunard, che, da buon opportunista, lo incalzava. Stabilì prestiti a tassi molto bassi per la costruzione del *Lusitania* e del *Mauretania* a patto che, in caso di guerra, esse venissero messe a disposizione del governo con l'aggiunta di strutture di rinforzo sui ponti per gli armamenti. Si temeva che le navi britanniche possedute da società americane potessero essere requisite in caso di crisi, ma fortunatamente il figlio di Morgan si dimostrò anglofilo. Per la Cunard non fu difficile accettare questo inaspettato colpo di fortuna: la società avrebbe assunto un'indiscussa posizione leader sul mercato ottenendo un trionfo totale sulla rivale ormai americanizzata.

James Ismay e William Imrie (i vecchi soci di Thomas Ismay) e un altro lasciarono il consiglio di amministrazione dell'Oceanic ma vi rimasero J. Bruce Ismay (presidente del consiglio e amministratore delegato) e Harold Arthur Sanderson. Così fece anche William James Pirrie della Harland & Wolff. Ismay (presidente con uno stipendio di 20.000 sterline all'anno) e Pirrie entrarono successivamente, insieme a Morgan, nel consiglio dell'IMM tra i cinque amministratori con diritto di voto, dopo che Ismay ebbe vinto la scommessa della sopravvivenza della White Star.

I magnati miliardari tendono a esigere che ogni elemento, anche il più piccolo, del proprio impero dia un profitto che ne giustifichi l'esistenza. Da

giovane J.P. Morgan registrava ogni centesimo da lui speso e anche nei suoi ultimi anni di vita, quando le sue ricchezze erano aumentate in modo sproporzionato, aveva assunto per questo scopo uno stuolo di contabili e legali sebbene conoscesse sempre con assoluta esattezza l'ammontare del proprio patrimonio.

Morgan si interessò personalmente e con entusiasmo alle attività della White Star, il piccolo gioiello dell'impero dell'IMM e decisamente la maggior fonte di guadagno. Certamente il fatto che la IMM fosse costretta a non pagare i dividendi agli azionisti a causa del suo scarso rendimento, doveva indispettire parecchio Morgan, anche se si trattava dell'unico fallimento degno di nota delle sue attività commerciali. Così il grande uomo, grassottello, calvo e, come sempre, preceduto dal suo naso come se si trattasse di un faro di segnalazione (il vero motivo per cui evitava la pubblicità) si recò a Belfast nel febbraio del 1910 per vedere i progetti del *Titanic.* Ne esaminò ogni dettaglio, e si interessò perfino del mobilio della sfarzosa suite sul ponte B che gli era stata riservata sul progetto della nave. Dopo tutto, questa nave e la sua gemella venivano costruite con il suo denaro, nel tentativo di fare della White Star il locomotore che avrebbe trascinato una IMM in perdita verso i profitti. Morgan condivideva l'idea di Ismay: grandezza e lusso piuttosto che velocità, privilegiata invece dalla Cunard e dalle compagnie tedesche. Ritornò in città il 31 maggio del 1911 per il varo del *Titanic* e la partenza dell'Olympic Morgan, che sarebbe tornato in Inghilterra alla fine del 1911, promise di unirsi ai passeggeri del *Titanic* per il viaggio inaugurale.

Data la sua formidabile personalità e la spietatezza con cui utilizzava le infinite risorse finanziarie per inseguire potere e profitti, è quantomeno sorprendente che accettasse accordi compiacenti all'insegna del motto "il denaro non è un problema" tra la Harland & Wolff e la White Star. Per la costruzione delle navi "Olympic" non c'era un contratto ma soltanto una lettera di accordo. Morgan mantenne Ismay come capo esecutivo della White Star e lo convinse a gestire anche la IMM a partire dal 1904 per tutto il tempo che avesse desiderato, anche se nessuna delle società dava il profitto sperato da Morgan all'atto dell'acquisizione. Ismay lasciò entrambe dopo la sciagura poiché aveva deciso, più o meno all'epoca della collisione tra *l'Olympic* e *l'Hawke,* di ritirarsi all'età di cinquant'anni.

Il motivo dell'indulgenza di Morgan era costituito da William James Pirrie, presidente del consiglio di amministrazione della Harland & Wolff,

dirigente della White Star e dell'IMM. Fu Pirrie ad aiutare e incoraggiare un Morgan ben disposto a irrompere nelle attività navali britanniche, facendo sondaggi e trattative a suo nome e fu a Pirrie che venne l'idea di costruire le tre navi "Olympic" dopo una cena a casa di Ismay, a Londra. In pratica Pirrie suggeriva un matrimonio tra l'orgoglio tecnico britannico e il denaro americano, un'unione che si rivelò una delusione e terminò con un divorzio, mentre quella tra Harland & Wolff continuò fino alla scomparsa di quest'ultimo. Il suo fine era garantire il futuro del suo amato cantiere, i cui problemi finanziari si stavano aggravando e i cui capitali stavano scarseggiando, grazie agli ordini delle compagnie facenti parte dell'IMM.

Eppure tra i personaggi che si celano dietro la genesi delle gigantesche navi e del disastro del 1912, Pirrie fu colui che meglio riuscì a sottrarsi all'attenzione della storia, sebbene fosse l'unico ad avere interessi personali e finanziari nell'IMM-White Star e nella Harland & Wolff. Lord Mersey, giudice all'inchiesta britannica, sebbene molto propenso a cercare collusioni tra il costruttore e il proprietario non fu in grado di trovarne. Le "Olympic" furono un'idea di Pirrie, il suo progetto più ambizioso e il suo prodotto, ma la malattia lo salvò sia dal viaggio fatale sia dall'interrogatorio della commissione di inchiesta britannica. A differenza degli altri due membri del triumvirato del *Titanic,* Pirrie non era timido quando si trattava di pubblicità, come dimostra la sollecitudine con cui accettava una carica pubblica dopo l'altra. Per ironia della sorte, Ismay fu ingiuriato per essere scampato al disastro, così come lo fu Morgan per il lusso sfrenato della sua suite su una nave senza scialuppe di salvataggio per i passeggeri di terza classe, mentre Pirrie, il loro intermediario e primo attore dell'intera storia, quasi non venne menzionato.

Pirrie era nato in Quebec nel 1847, figlio unico di James Alexander Pirrie e Margaret Montgomery, entrambi appartenenti al gruppo di quegli scozzesi-irlandesi che costituivano la colonna portante della minoranza protestante in Irlanda (e dal 1921 la maggioranza nell'Irlanda del Nord). I genitori tornarono nella regione di Belfast in tempo per fare studiare il piccolo William James alla Royal Academical Institution, una delle principali scuole della città. Non portato per gli studi accademici, iniziò a lavorare come apprendista presso la Harland & Wolff nel 1862. Gli ci vollero appena dodici anni per divenire socio del cantiere in espansione; nel 1895, alla morte del suo fondatore, Edward Harland, Pirrie divenne

capo esecutivo trasformandola in una *public company*.

Quando il socio di Harland, Wolff, si ritirò nel 1906, Pirrie divenne anche presidente del consiglio di amministrazione e diede inizio a un'intensa attività di modernizzazione ed espansione, aggiungendo due enormi scali di alaggio, forniti di una colossale incastellatura: chiaramente il progetto delle "Olympic" era per lui già più che un semplice miraggio, anche se presentò l'idea a un Ismay compiacente soltanto nel 1907. Allora era già un pioniere della progettazione e un astuto uomo d'affari in un settore industriale difficile: «per mezzo secolo venne associato ai maggiori sviluppi del settore dell'ingegneria navale e marittima [...] In un certo senso si può dire che fu il creatore della grande nave. Tra gli onori e i premi che gli vennero assegnati ci fu il titolo di cavaliere di San Patrizio e membro del consiglio della Corona (1897) nonché la laurea *ad honorem* in giurisprudenza e scienze. Ottenuto il titolo di barone nel 1906, egli assunse l'intero controllo del cantiere.

È possibile riassumere brevemente in questa sede il resto della vita di Pirrie facendo notare che il flusso delle onoreficenze e dei riconoscimenti da parte delle autorità continuò invariato dopo la grande sciagura marittima in cui era così coinvolto ma a cui veniva così poco pubblicamente associato. Venne elevato al rango di visconte nel 1921 quando re Giorgio V raggiunse Belfast per aprire il nuovo parlamento provinciale, dopo la divisione dell'Irlanda. Nel frattempo Pirrie ricoprì una lunga serie di cariche pubbliche: fu giudice di pace, sindaco di Belfast nel 1896-97, tenente di Sua Maestà per la città nel 1911 e per molti anni sostituto rettore della Queen's University di Belfast. Nel marzo 1918 venne nominato controllore generale della navigazione navale, succedendo a sir Joseph Maclay; assunse poteri dittatoriali per accelerare la costruzione di navi dopo la grande crisi causata dagli *U-boat* l'anno precedente. Intervenne anche nella modernizzazione ed espansione delle strutture portuali. Prima di ciò era stato supervisore della produzione, in rapida espansione, di mercantili, navi nonché aerei da guerra presso la Harland & Wolff. Sotto la sua direzione il numero di dipendenti al cantiere raggiunse le 50.000 unità.

Pirrie morì in mare nel 1924: non aveva figli ed era ancora sulla breccia come presidente dato che era ritornato da un'ispezione di porti sudamericani dove aveva presentato le proprie raccomandazioni per una modernizzazione delle strutture. Ancora una volta il *Dictionary of*

National Biography non cita il *Titanic* nella sua biografia. Lord Pirrie era l'uomo che, nella storia, sembra passare indenne attraverso qualsiasi problema, e quindi questa omissione risulta meno sorprendente rispetto al caso di Ismay. Ma di fatto si tratta di una dimenticanza importante e di una distorsione storica: stando ai documenti della Harland & Wolff conservati negli archivi statali dell'Irlanda del Nord, Pirrie accumulò debiti per un totale di circa 1 milione di sterline negli anni del declino e alla morte era ormai fallito.

La sua società era stata fondata da Edward Harland che nel 1858 acquistò il cantiere di Hickson sulla Queen's Island di Belfast. Come Ismay pochi anni dopo, ebbe bisogno di finanziamenti e li ottenne dall'amico Gustavus Schwabe; il nipote di quest'ultimo, Gustav Wolff, divenne socio nel cantiere nel 1861. I numerosi progressi tecnologici di Harland comprendevano lo scafo a scatola con chiglie di rollio stabilizzatrici, che aumentavano lo spazio per il carico e rendevano più comode le sistemazioni. Il cantiere e il suo futuro principale cliente erano quindi collegati dalla persona di Schwabe, prima dell'incontro tra Ismay e Harland.

Quando questo avvenne, i due svilupparono, con la benedizione di Schwabe, un metodo proficuo di fare affari, che sopravvisse a entrambi. Non esisteva un contratto dettagliato per la costruzione di una data nave ma soltanto una lettera di accordo. Harland & Wolff avrebbero costruito l'imbarcazione su una base di "rimborso spese più utili" a prescindere dal costo della manodopera e del materiale, ma consultando e ottenendo l'approvazione della White Star in ogni fase di lavorazione; il cantiere aggiungeva una commissione del 5% al conto finale. Il risultato era un lungo elenco di navi estremamente grandi e lussuose che dovevano lavorare molto e duramente per ripagare il proprio costo: una *Olympic* non danneggiata avrebbe dovuto essere utilizzata intensamente per sei anni per coprire i costi di costruzione. Tuttavia l'Harland & Wolff non era certo in perdita nell'accordo con la White Star, poiché accettava commissioni anche da altri clienti tra cui Bibby, Royal Mail e le compagnie Peninsular e Orientai nonché da qualche concorrente tedesco. Avendo venduto indirettamente il suo cliente principale a Morgan, Pirrie lo aiutò a organizzare un cartello di riduzione dei prezzi con l'appoggio delle compagnie tedesche per mettere in difficoltà la Cunard (che non era cliente di Pirrie e quindi la mossa fu considerata leale) che dovette essere salvata

dai contribuenti britannici. A questo punto Pirrie lasciò Morgan libero di agire nel paese, accettando tutti gli onori che poteva ottenerne.

La Harland & Wolff milita tutt'oggi nonostante i suoi 136 anni ed è l'unico grande cantiere navale generale statale nel Regno Unito. La Morgan Guaranty Trust Company di New York sembra prosperare mentre la White Star è scomparsa da tempo, ma i capitoli finali della sua storia non furono meno drammatici di quelli iniziali e valgono la pena di essere riassunti.

La decisione di costruire la terza "Olympic" venne presa nell'estate del 1911 e annunciata il 1° settembre. Non esiste una conferma formale ma molti articoli contemporanei dicono che avrebbe dovuto chiamarsi *Gigantic"*. Nel mese di maggio del 1912 Ismay negò decisamente che le sarebbe stato attribuito quel nome e il giorno 30 venne annunciata la denominazione: *Britannic.* Ovviamente era stato modificato dopo e a causa della sciagura. La parola "gigantic" derivava ancora una volta dalla mitologia classica nella quale i Giganti erano un'altra stirpe sovrannaturale che, come i Titani, si scontrò con le divinità olimpiche soccombendo. Senza dubbio la White Star ne aveva avuto abbastanza di "portenti" e, invece di guardare alle antiche divinità, ricordò lo spirito della nazione al cui servizio si sarebbe effettivamente rivolto il nuovo mostro: non portò mai passeggeri paganti. Varata nel febbraio 1914 come l'ultima nave più grande del mondo (48.158 tonnellate; 271 metri per 28), venne ultimata soltanto nel novembre 1915 per fattori legati alla guerra. Quell'autunno, per l'ultima volta, due "Olympic" si trovarono insieme nel cantiere della Harland & Wolff: l'altra veniva trasformata nella migliore nave da guerra per il trasporto delle truppe.

Il *Britannic* venne requisito come nave ospedale non appena fu pronto e gli venne assegnato un incarico a dicembre. In cinque viaggi di andata e ritorno nel Mediterraneo riportò 15.000 malati e feriti, un numero decisamente notevole di uomini. In occasione del sesto viaggio nel Mediterraneo il *Britannic* colpì una mina tedesca nell'Egeo, al largo dell'isola di Kea, il 21 novembre 1916, e il suo destino fu segnato da "un'esplosione riflessa" nel carbonile. Impiegò 50 minuti per affondare con la prua in avanti. Vi morirono soltanto 21 persone, perlopiù travolti dalle eliche quando i motori vennero riavviati per tentare di tirare in secco la nave. L'unica superstite di una delle scialuppe di salvataggio risucchiate in questo modo fu Violet Jessop che aveva lavorato come cameriera sul

Titanic. Il fochista John Priest lavorò su tutte e tre le "Olympic" e sopravvisse. Delle trentacinque navi che formavano la flotta della White Star nel 1914, dieci andarono perdute in guerra. In seguito gli incidenti e i parziali insuccessi continuarono, sebbene quasi senza perdite in termini di vite umane.

La IMM perse interesse per la corsa sfrenata al successo sulle rotte transatlantiche e nel 1916 vendette la White Star alla veneranda Royal Mail Line per circa 8 milioni di sterline, con una perdita di due milioni. Il suo capo, lord Kylsant, era succeduto a Pirrie presso la Harland & Wolff e aveva anche interessi nella Union Castle Line, la Southern Railway e la Midland Bank, ma non aveva la tempra di J.P. Morgan. Con Harold Sanderson come vice, unico superstite degli anni pre-Morgan, egli creò una nuova società chiamata White Star Line Limited e utilizzò il suo alto fatturato nonché i profitti occasionali per facilitare l'acquisto di altre due compagnie, andando incautamente oltre le proprie possibilità. Poi venne il crollo dei prezzi del 1929. Interrogazioni parlamentari portarono nel 1931 il governo a svolgere un'inchiesta sul gruppo della Royal Mail. Kylsant venne poi condannato per aver rilasciato un falso prospetto per l'emissione di azioni del 1928. Venne condannato a un anno di prigione.

Nel 1933 il governo britannico offrì ancora una volta un aiuto alla Cunard per consentire a quella che da tempo era la principale linea transatlantica di terminare la prima delle due colossali "Regine" da 80.000 tonnellate *(Queen Mary),* non per difendersi dalla White Star ma per acquisirla. Nel 1934 un atto di autorizzazione fu rapidamente approvato e la White Star fu liquidata un anno dopo; il suo debito, che ammontava a più di 11 milioni di sterline, fu ammortizzato. La defunta Oceanic venne sciolta nel 1939 e la non meno inutile White Star Line Limited di Kylsant subì la stessa sorte nel 1945: la Cunard-White Star fu felice di eliminare la seconda parte del proprio nome.

La Cunard fu quella che ebbe la meglio, alla fine, dopo una lunga e amara lotta commerciale. Secondo il museo marittimo nazionale di Greenwich persino i documenti della White Star sono scomparsi. La Cunard continuò a far navigare la nave di linea più conosciuta, la *Queen Elizabeth II* o *"QE2"* per dirla in breve, ancora nel 1996, malgrado la disastrosa crociera del Natale del 1994 quando la nave prese il mare nel bel mezzo di importanti operazioni di riparazione che dovevano ancora essere eseguite da un cantiere tedesco in ritardo con il raddobbo. La

compagnia, il cui destino riflette la rovinosa situazione dei trasporti marittimi britannici, apparteneva allora al gruppo immobiliare Trafalgar House. Della White Star sopravvive una sola imbarcazione, anche se senza fumaiolo: il *Nomadic,* la nave di appoggio per la prima e seconda classe, costruita per le "Olympic" nel 1911 e che oggi è un ristorante galleggiante di Parigi.

Sanderson è già comparso due volte in queste vicende. Dato che comparirà ancora una volta, in un ruolo piccolo ma importante dell'inchiesta britannica, e poiché rimase con la White Star più a lungo di tutti, a eccezione di Ismay, merita un po' di spazio. Le solite fonti non illuminano il personaggio. Questo dirigente di società per professione e devoto uomo di club apparve ogni anno sul *Who's Who* ma controllando le voci si finisce con il non fidarsi di lui. Eliminò la sua età, i nomi dei genitori, la formazione professionale e l'indirizzo. Nacque a Bebington, Cheshire, non lontano da Liverpool; il padre era «Richard Sanderson di Londra». La madre non viene menzionata. Nel 1885 sposò Maud Blood «di New York» (che morì nel 1927); ebbero due figli e una figlia. Quindi aveva probabilmente una settantina d'anni quando morì, nel febbraio del 1932.

Dopo essere diventato socio della Sanderson & Son di New York, probabilmente una società del padre, divenne socio della Ismay, Imrie & Co. nel 1899. Faceva parte del consiglio d'amministrazione di un'altra mezza dozzina di compagnie di navigazione e associate nonché del Mersey Docks and Harbour Board. Dirigente ufficioso di tutte queste società, divenne anche presidente della Liverpool Shipbrokers' Benevolent Society e capitano del club golfistico di Formby, nel Lancashire. Come i suoi mentori, Morgan e Ismay, era appassionato di tutti quegli hobby utili dal punto di vista commerciale come l'automobilismo, la caccia e la vela. Tra i club di cui era membro ricordiamo il Royal Yacht Squadron (Cowes, Isola di Wight), i club di vela The Royal Thames (Londra) e Larchmont (New York) oltre a vari club per signori: il Constitutional, il City of London e il White.

Sul *Who's Who* tra i riferimenti vi era anche la nota enigmatica «M: YP4724»: la "M" in corsivo indica "membro", il numero fa pensare a una loggia massonica, una scelta adatta per chi, pur rimanendo riservato, voleva l'onore di essere menzionato sul *Who's Who* senza rivelare nulla agli estranei.

Dopo aver presentato il triumvirato del *Titanic* composto da Ismay, Morgan e Pirrie, agente, proprietario e costruttore, nonché la compagnia, il fondo fiduciario e il cantiere che si celavano dietro alla sciagura, si può ritornare al 1911 e al completamento del *Titanic,* la chiglia numero 401, affiancato a pochissima distanza dall'*Olympic,* chiglia 400.

Dopo il disastro vi fu una caccia a segni premonitori, maledizioni, presagi negativi che sembrarono concentrarsi nel periodo intercorso tra l'allestimento della chiglia e il fatidico viaggio.

Per quanto si possano considerare con scetticismo i fenomeni paranormali, bisogna ammettere che i superstiziosi e i fanatici ritrovarono innumerevoli avvertimenti, come dimostrano vari fatti. Per esempio il numero dello scafo del *Titanic:* 390904. È possibile immaginare, soprattutto se si è oppressi da una mania di persecuzione, che scrivendo a mano un quattro aperto e i nove senza la curva della stanghetta e mettendo il foglio davanti a uno specchio il numero formi la parola NO POPE ("niente papa"). Non si sa quante volte quel numero sia stato visto così ma si sa che i lavoratori cattolici impiegati al cantiere si lamentarono con i dirigenti e venne garantito loro che si trattava soltanto di una coincidenza. Da alcuni fu però considerato un presagio di sciagura.

Questa non è la sede più adatta per addentrarsi nell'antica divisione etnica dell'Irlanda del Nord, comunque si può dire che essa si esprima in termini religiosi. In breve: i discendenti degli anglo-scozzesi che si insediarono nel luogo nel XVII secolo sono protestanti e politicamente favorevoli all'unione con la Gran Bretagna, mentre gli indigeni sono cattolici romani e le loro idee fanno capo al nazionalismo irlandese. Il problema che pone l'aneddoto precedente è che tradizionalmente la maggior parte dei lavoratori della Harland & Wolff era protestante e se avessero notato la parola scritta al contrario lo avrebbero considerato uno scherzo e non avrebbe causato nessun disagio. Data la discriminazione nei confronti dei cattolici che interessava la maggior parte dei settori, compreso quello lavorativo, e che all'epoca era l'atteggiamento prevalente, non del tutto scomparso neppure oggi, è difficile immaginare disordini tra le maestranze per qualcosa di così arcano anche nei più paranoici momenti di quel paese infelice. Eaton e Haas che raccontano la storia del "no pope" rispondono con altre dicerie: la rapidità del lavoro sul *Titanic* fece sì che i lavoratori rimanessero chiusi nel suo scafo.

Facendo ricerche per il suo libro sulla sciagura, Michael Davie incontrò

un veterano della Harland & Wolff il cui nonno e il cui zio avevano lavorato sulle Olympic.

L'anziano illustrò un'altra teoria del "complotto" basata sul fatto che, al tempo della costruzione, l'autonomia internazionale irlandese era una delle questioni principali della politica britannica. Pirrie era un sostenitore dell'autonomia, fatto insolito per un protestante, inoltre le "Olympic" erano state costruite per una società "inglese". La maggior parte dei lavoratori protestanti sarebbero stati in qualche modo solidali per la proditoria minaccia di sir Edward Carson, capo del movimento unionista irlandese, di opporsi all'autonomia con la forza (venne disastrosamente reso innocuo con un posto al governo con il titolo di "pari d'Inghilterra").

Il vecchio saldatore non utilizzò tante parole ma lasciò a Davie l'impressione che si fosse attuato un sabotaggio motivato da ragioni politiche, deliberata disattenzione o quantomeno lavoro scadente. Chiunque abbia dedicato un po' di tempo allo studio della politica dell'Irlanda del Nord, come ha fatto uno degli autori, vedrà in questo incidente quello che di fatto è: una manifestazione classica di quella speciale mania locale, che vede assolutamente tutto in termini etnico-religiosi e politici.

Il difetto in questo ragionamento è che la nave ammiraglia, *l'Olympic,* nonostante l'acciaio scadente, sopravvisse in molte altre avventure, in tempo di pace e di guerra, continuando a navigare per un quarto di secolo.

Non si trattava di un record: se avesse evitato i primi incidenti, se fosse stata di acciaio migliore e fosse stata modernizzata sarebbe durata molto più a lungo. Sia le enormi "Regine" sia la *QE2* prestarono servizio in modo soddisfacente per più di trent'anni (la *Queen Mary* era ancora ormeggiata a Long Beach, in California, nel 1955 dopo più di 60 anni in mare). Quindi *25* anni di navigazione non si conciliano con una fabbricazione difettosa.

Si può ben ignorare la poetastra americana Celia Thaxter che, nel 1874, scrisse un inno funebre su una nave che si scontra contro un iceberg: la sua premonizione secondo cui tutti i passeggeri morirono, fortunatamente era esagerata. Così come si può sorvolare sullo spiritualista britannico nonché importante editore giornalistico, W.T. Stead che morì nel disastro: nel 1886 aveva scritto un breve racconto su una collisione in mare, aggravata dalla scarsità di scialuppe di salvataggio e un altro nel 1892 sul salvataggio dei superstiti di uno scontro tra una nave e un iceberg.

Ma non possiamo ignorare la più sorprendente coincidenza relativa al

Titanic: il racconto *Futility* del mistico dilettante americano Morgan Robertson (1861-1915) pubblicato nel 1898. Robertson, ex ufficiale della Marina mercantile, si preoccupava per il fatto che la minaccia degli iceberg veniva generalmente e sprezzamente ignorata dalle navi dei suoi tempi, sempre più grandi e rapide. Sotto il suo nome non vengono registrate altre "premonizioni". Le similitudini tra il *Titan* letterario, che affondò a causa di una collisione con un iceberg, e la vera nave, si possono riassumere con una tabella:

	TITANIC	TITAN
bandiera	britannica	britannica
periodo del viaggio	aprile	aprile
stazza	60.250 tonnellate	70.000 tonnellate
lunghezza	269 metri	243 metri
velocità massima	24 nodi	24 nodi
capienza	oltre 3000 persone	circa 3.000 persone
persone a bordo	circa 2.200	2.000
eliche	tre	tre
scialuppe di salvataggio	20 (1.178 posti)	24 (500 posti)
paratie stagne	15	19
lato colpito	dritta	dritta

Sarebbe interessante sapere se qualcuna delle figure chiave nella storia del *Titanic* fosse a conoscenza di questo presagio di malaugurio prima dei fatti, ma non si sono trovate indicazioni in questo senso. Sembra però improbabile, dato che il racconto divenne famoso solo dopo il vero disastro, quando venne pubblicato a puntate.

Come abbiamo visto i lavori sul *Titanic* iniziarono il 31 marzo 1909 tre mesi e mezzo dopo *l'Olympic;* il ritardo nel varo raggiunse i sette mesi e mezzo e più di dieci mesi quello nella navigazione. Non vi è nulla di strano in questo accumulo di ritardi che indicava semplicemente che gli sforzi venivano concentrati sulla nave ammiraglia, perché tornasse in servizio quanto prima. Ci vollero poco più di sette mesi per completare *l'Olympic* dopo il varo, mentre per terminare l'allestimento del *Titanic* occorsero altri dieci mesi; tuttavia in quel periodo si stavano facendo altri importanti lavori nel cantiere e fu solo grazie alla capacità di quest'ultimo se si riuscì ad orchestrare così bene simultaneamente il varo del *Titanic* e la partenza *dell'Olympic* il 31 maggio 1911. Più di sette settimane di estesi e inaspettati lavori *sull'Olympic* ritardarono di appena tre settimane la data prevista per il viaggio inaugurale del *Titanic,* ed era disponibile soltanto un bacino di carenaggio per entrambe; nonostante ciò Ismay insisteva affinché fosse installata all'ultimo minuto una copertura sul ponte di

passeggiata oppure ordinava variazioni secondarie da effettuare *sull'Olympic* mentre la nave era in disarmo. L'efficienza con cui la Harland & Wolff, pioniera nel settore tecnologico, costruì queste supernavi di linea, le prime nel loro genere, è ancora sorprendente. Non risulta che nessuna delle sue navi sia andata perduta a causa di difetti meccanici o strutturali dovuti a cattiva costruzione; le carenze nella progettazione e nella sicurezza erano imputabili tanto al governo quanto al cantiere.

La lista delle indicazioni specifiche per attrezzare il *Titanic* era ancor più lunga di quella della nave sorella: si trattava di un volume di circa 300 pagine, che considerava tutti i possibili aspetti, dalla copertura a pannelli dei saloni ai pennelli, dai candelabri alle cuccette, dagli alberi alle ramazze. Vennero installate tre campane, una con il diametro di 58 centimetri ai piedi dell'albero di trinchetto per segnalare l'inizio e la fine dei turni per l'equipaggio nel castello di prua; una di 43 centimetri nella gabbia dello stesso albero per permettere alle vedette di avvertire in caso di pericolo e una di 23 centimetri sulla plancia. Vennero messe a bordo circa 3.560 cinture di salvataggio in sughero, un numero sufficiente anche nel caso in cui la nave fosse stata al completo di equipaggio e passeggeri. Trattandosi di vascelli superiori alle 10.000 tonnellate di stazza (la categoria più grande riconosciuta dal governo nella legge sulla navigazione mercantile del 1894) con paratie traverse a tenuta stagna, per legge le "Olympic" dovevano disporre di scialuppe di salvataggio per 960 persone. Come abbiamo visto c'era posto per 1.178 persone, cioè per un numero superiore del 23 % circa rispetto al minimo, ma comunque in difetto di 2.369 posti rispetto al numero totale di persone che, ai termini di legge, potevano essere trasportate dal *Titanic.* Anche senza il beneficio del giudizio a posteriori, la capienza delle scialuppe di salvataggio sembrava illogica. Infatti, se il minimo legale era da considerarsi adeguato perché eccedere di un quarto, a meno che implicitamente non si ritenesse inadeguato? E se si riteneva inadeguato, perché aumentare volontariamente i posti delle scialuppe di appena un quarto soprattutto se Carlisle, ideatore del progetto originale, aveva inizialmente previsto posti per tutti?

Anche se questo vario lavoro procedeva freneticamente (una radiografia della nave avrebbe rivelato un alveare di attività che coinvolgeva sciami di uomini), il *Titanic* fu fatto uscire dal bacino di carenaggio per lasciare il posto all'*Olympic,* che doveva essere controllato e in cui bisognava

ricollocare l'elica di babordo. Poi la doppia manovra venne ripetuta per lasciare spazio sufficiente per la nave in partenza. Non ci sarebbe stato tempo per una rapida visita a Liverpool, il porto scelto per la registrazione nominale della nave, dato che vi era la sede dell'ufficio principale della White Star: l'ultima occasione per quella sosta svanì quando il forte vento trattenne il *Titanic* un altro giorno a Belfast per le prove in mare.

Il capitano Haddock aveva assunto il comando dell'*Olympic* a partire dal 3 aprile per permettere al commodoro della White Star, il capitano Smith, di comandare ancora una volta, come era consuetudine, la più nuova nave di linea della compagnia e che diventava nave ammiraglia di diritto. Alcuni esperti sul disastro dicono che Smith abbia comandato la nave soltanto in occasione del viaggio inaugurale, prima di ritirarsi all'età di sessantadue anni; altri dicono che sarebbe rimasto al comando e sarebbe andato in pensione soltanto dopo il primo viaggio del *Britannic,* quando avrebbe raggiunto i sessantacinque anni, che in genere veniva considerata l'età del pensionamento; i documenti scomparsi dagli archivi della White Star presumibilmente trattavano questa questione così come altri misteri. Non si parla della scelta di un successore di Smith per il *Titanic* prima dell'inizio del viaggio. Senza dubbio sarebbe stato l'ultimo viaggio di Smith ma non c'è modo di sapere se lo fosse anche per volontà del capitano stesso.

Per Haddock le supernavi di linea erano una novità, il che fa sembrare strana l'improvvisa decisione di privarlo dei servizi del capoufficiale Henry Wilde e del primo ufficiale dell'*Olympic,* William McMaster Murdoch. Sembrava una decisione controproducente (così come la decisione di Ismay di installare la copertura del ponte di passeggio all'ultimo minuto) soprattutto dato che lo stesso Wilde non era molto propenso a cambiare incarico. Di conseguenza Murdoch, promosso capo ufficiale del *Titanic,* venne relegato alla posizione di primo ufficiale mentre Charles Herbert Lightoller, passò a essere, da primo, secondo ufficiale. David Blair, che si imbarcò a Belfast come secondo ufficiale, certo non si dispiacque in seguito quando a Southampton venne licenziato e riassegnato a un altro incarico. La ridistribuzione dei comandi non fu completa fino al mattino stesso della partenza, il 10 aprile. Ma Smith (come se agisse autonomamente rispetto alla White Star) requisì Wilde come vice di fiducia per il viaggio speciale di cui stava per essere il comandante, una cautela tutt'altro che tipica nel capitano.

Edward John Smith, noto alla marina mercantile come "E.J.", era nato nel 1850 a Hankley nello Staffordshire, lontano dal mare tanto quanto è possibile esserlo in Inghilterra. Quando lasciò la scuola, all'età di 13 anni, si recò a Liverpool per diventare apprendista in navigazione con Gibson & Company prima di unirsi alla White Star come ufficiale inferiore nel 1880. La sua rapida carriera lo portò a essere comandante nel 1887.

Meno di due anni dopo già poteva raccontare il primo di una serie in incidenti in mare quando il *Republic* si incagliò al largo di Sandy Hook, all'entrata del porto di New York, il 27 gennaio 1889. La sua nave rimase incagliata per cinque ore prima di essere liberata ed entrare in porto per scaricare i passeggeri. Non appena quest'operazione venne ultimata una tubatura di una caldaia del gruppo frontale si ruppe, uccidendo tre uomini dell'equipaggio e ferendone sette. Alla fine di una giornata che certo lo aveva messo a dura prova, il capitano Smith commentò bruscamente che il danno era poco importante (non si trattava del *Republic* perduto nel 1909 ma del suo predecessore del 1872, che fu poi venduto nel 1889). Il successivo incidente di Smith si verificò meno di due anni dopo quando nel viaggio di ritorno fece incagliare il *Coptic* al largo di Rio de Janeiro, nel dicembre del 1890. Anche in questo caso i danni furono secondari.

Apparentemente tutto andò bene per "EJ." nel corso degli undici anni seguenti, durante i quali servì con merito nella guerra contro i boeri, comandando navi per il trasporto delle truppe; ottenne la Transport Medal, la Reserve Decoration e il rango di comandante della Royal Naval Reserve (RNR), cioè la riserva della Royal Navy, motivo per cui in seguito sulle sue navi sventolava la bandiera blu della RNR invece di quella rossa della Marina Mercantile Britannica.

Nel 1901 si ritrovò al comando del *Majestic,* costruito nel 1890. Un incendio, imputato a un difetto nei collegamenti elettrici, scoppiò in un ripostiglio all'alba del 7 agosto 1901 mentre la nave si stava avvicinando a New York. Si tentò di spegnerlo, riversando l'acqua da un'apertura nel ponte superiore, ma circa cinque ore dopo il fuoco divampò nuovamente, riempiendo di fumo soffocante le cabine vicine. Alla fine l'incendio fu spento con dei getti di vapore. Questo incidente non costituiva un caso isolato ma era alquanto strano almeno per un motivo: Smith disse in seguito che nessuno l'aveva avvertito al momento dell'inizio dell'incendio e che quindi era rimasto all'oscuro di tutto sino alla fine dell'incidente. In mare nessun pericolo è peggiore del fuoco e quindi l'omissione sembra

strana quanto l'apparente noncuranza di Smith.

Commodoro dal 1904, Smith fu comandante delle ammiraglie della White Star per il resto della sua carriera, a partire dal secondo *Baltic.* Quando ne era ancora capitano, il 3 novembre 1906, un incendio scoppiò nella cella numero cinque nel bacino di Liverpool. La cella venne allagata e il fuoco fu spento ma 640 balle di cotone vennero distrutte o danneggiate dal fuoco e dall'acqua.

Trasferitosi dal *Baltic* nel 1907, Smith passò al comando *dell'Adriatic* (24.541 tonnellate) il 10 ottobre 1908: in questa occasione quattro membri dell'equipaggio vennero sorpresi mentre saccheggiavano i bagagli dei passeggeri, riposti in varie parti della nave, il cui valore ammontava a 15.000 dollari.

Tredici mesi dopo, mentre ancora una volta si stava avvicinando a New York, l'*Adriatic* si incagliò e rimase bloccato per cinque ore all'entrata dell'Ambrose Channel, il 4 novembre del 1909.

L'8 agosto 1910 i fochisti, come sempre di umore turbolento, iniziarono, durante una sosta a Southampton, uno sciopero a bordo *dell'Adriatic,* che allora era la nave ammiraglia della White Star.

Si è già visto che *l'Olympic,* sotto il comando del capitano Smith, terminò il suo viaggio inaugurale a New York il 21 giugno 1911 intrappolando e quasi distruggendo un rimorchiatore; entrò in seguito in collisione con *l'Hawke* il 20 settembre, seguendo gli ordini del pilota ma con Smith sulla plancia, che sebbene fosse in grado di agire, non fece nulla; inoltre investì un relitto il 24 febbraio 1912, perdendo la pala di un'elica.

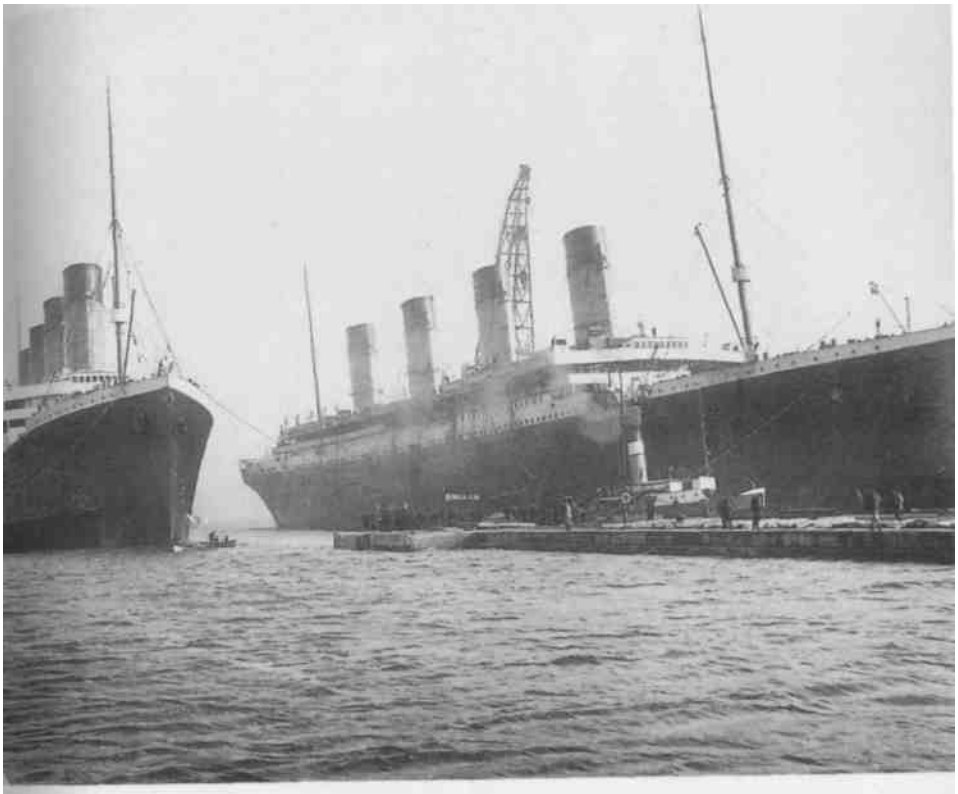
Tutto ciò, oltre a tre incagliamenti su altrettante navi di linea, è più che sufficiente per gettare una luce inquietante sui precedenti di Smith, anche nella spensierata epoca della gloria delle navi a vapore. In genere a capitani e ufficiali veniva pagato un cospicuo *bonus* annuale se le navi, a bordo delle quali si trovavano, sfuggivano a disastri, fatto che dimostra quanto fossero comuni gli incidenti in quei tempi. Quando Smith ebbe il comando della più grande nave del mondo, la prima delle "Olympic", era l'uomo di mare meglio pagato del mondo con 1.250 sterline all'anno. Il *bonus* per le collisioni evitate sarebbe stato di altre 200 sterline, circa un 16% di aggiunta allo stipendio. Nel 1911 non poteva certo pensare di meritarselo.

Durante la solita sosta che aveva portato l'*Adriatic* a New York verso la

metà di maggio del 1907 nel corso del suo tranquillo viaggio inaugurale, il capitano Smith accordò al principale giornale della città e d'America, il «New York Times», il favore di un'intervista. Naturalmente il reporter gli chiese se durante la sua lunga carriera fosse mai stato coinvolto in drammatici incidenti. Eccezion fatta per il maltempo, rispose allegramente il brizzolato capitano, non aveva mai avuto problemi in mare né prevedeva di averne:

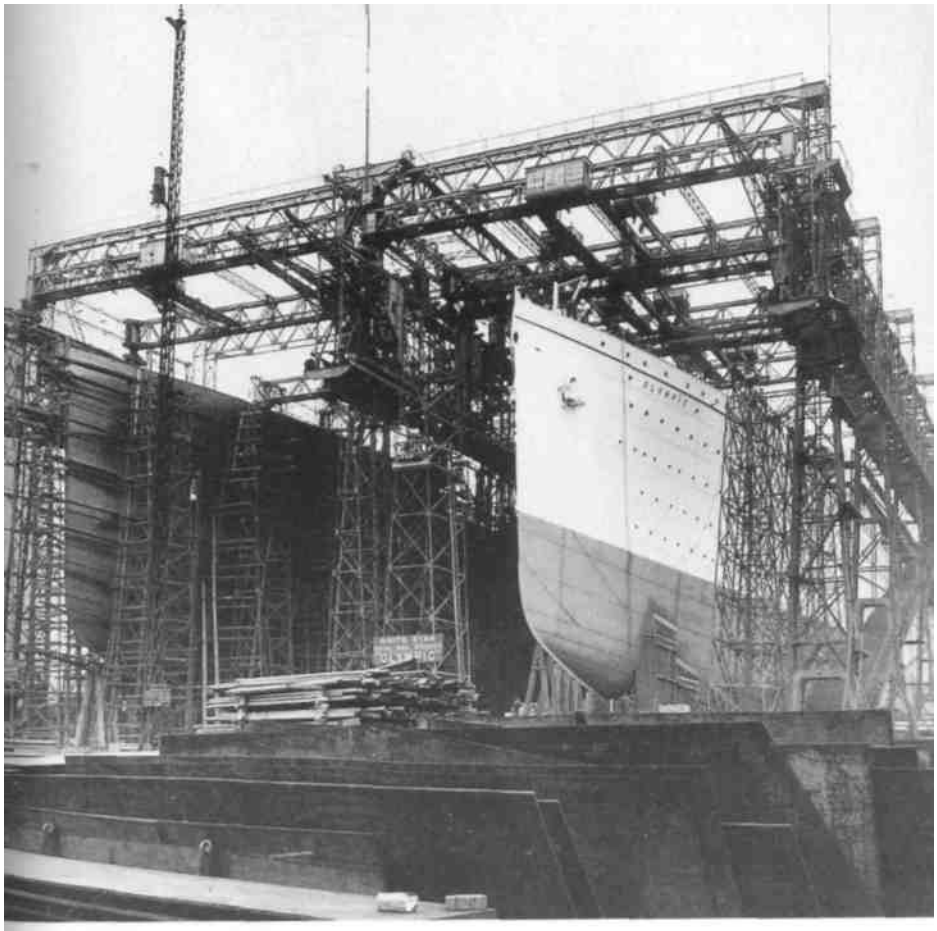
«Dirò che non posso immaginare nessuna condizione che faccia colare a picco una nave [...]. La moderna ingegneria navale è andata ben oltre questa eventualità», disse. Era dunque implicito che le navi più recenti fossero indistruttibili. Alla luce dell'elenco dettagliato precedente, pur tralasciando i gravi incidenti che si verificarono dopo l'intervista e tenendo conto dell'atteggiamento un po' fanatico dei comandanti dell'epoca, che lavoravano con stretti margini e orari serrati, la negazione è un ottimo esempio di *understatement* britannico, cioè, per dirla chiara, di una bugia. Più o meno in quel periodo, in occasione di una sosta a New York, il capitano Edward John Smith fece visitare l'*Adriatic* al senatore William Alden Smith. Ancora non esisteva una relazione tra i due uomini.

A proposito del capitano Smith, un vero bucaniere in marsina, il procuratore generale, sir Rufus Isaacs, disse nel discorso iniziale dell'inchiesta britannica: «Prese il comando del *Titanic* poiché, come si può supporre, la White Star aveva la più totale fiducia nelle sue capacità e nel suo giudizio. Per molti anni aveva lavorato per questa compagnia a capo di vascelli di proprietà della White Star e penso di poter dire con ragione che, a eccezione dell'incidente tra *l'Hawke* e *l'Olympic,* non ci furono mai collisioni tra vascelli quando lui era al loro comando [...]». In un certo senso era vero, se si vuole dimenticare il rimorchiatore; ma il valore di un procuratore si misura anche sulla sua memoria. Il collega del procuratore generale, Butler Aspinall, disse che Smith «era un uomo dagli ottimi precedenti» e, Arthur Rostron, uno degli eroi della sciagura e capitano del *Carpathia,* la nave che prestò soccorso alle vittime del naufragio, disse nel ventottesimo giorno dell'inchiesta che egli aveva conosciuto Smith e che si trattava di una persona «di alto rango».



Scambio di posti: l'*Olympic* e il *Titanic* fanno a turno nel bacino di carenaggio Thompson, a Belfast, in occasione del loro ultimo incontro nel marzo 1912[1].

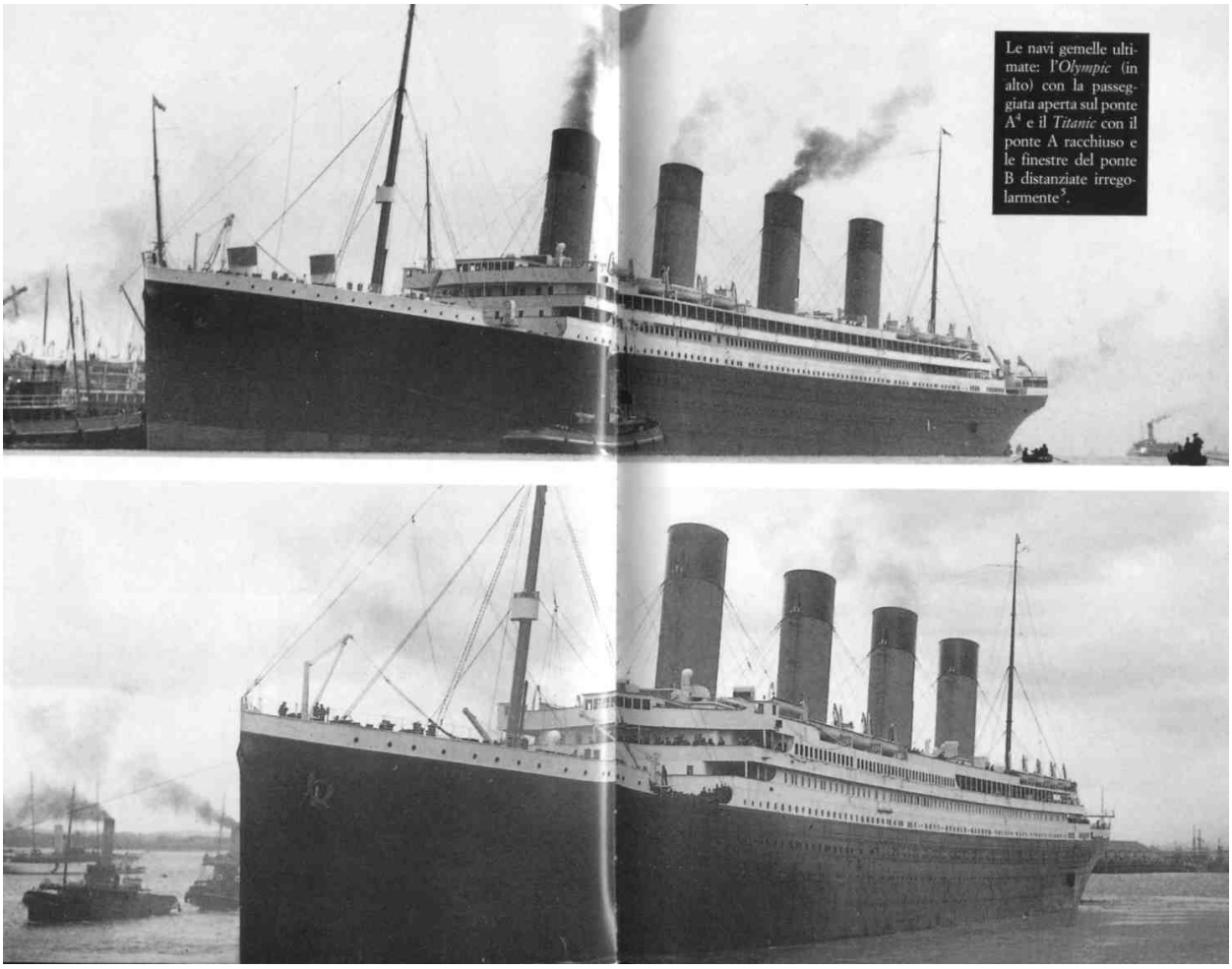
N.d.R.: I numeri a esponente si riferiscono alle fonti delle illustrazioni citate, in fondo al volume, dopo la Bibliografia.



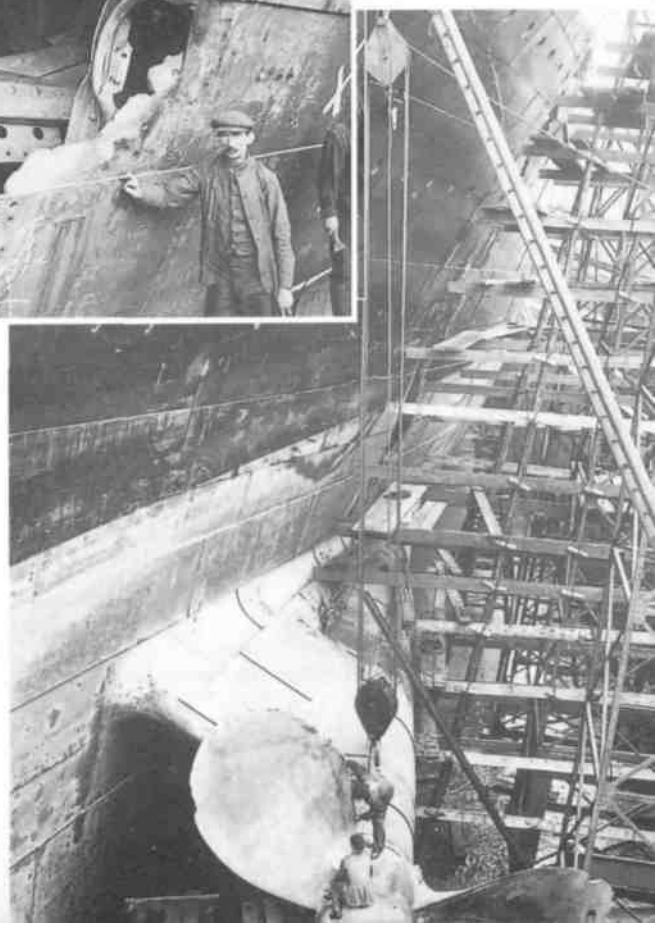
Le navi gemelle in costruzione presso la Harland and Wolff[4].

Nella pagina a fronte:

Sopra: i soci della Harland and Wolff nei suoi giorni di gloria (1876-1885)[1]. Da sinistra a destra: Gustav Wolff, W.H. Wilson, W.J. Pirrie (divenuto poi Lord), Edward Harland; inserto: Thomas Andrews, il maestro d'ascia che affondò con il *Titanic*[2]. Sotto a destra: Lord Pirrie (a sinistra) e J. Bruce Ismay, amministratore delegato della White Star che ispezionano il *Titanic*[1]. Sotto a sinistra: J. Pierpont Morgan, finanziatore del *Titanic*[3].



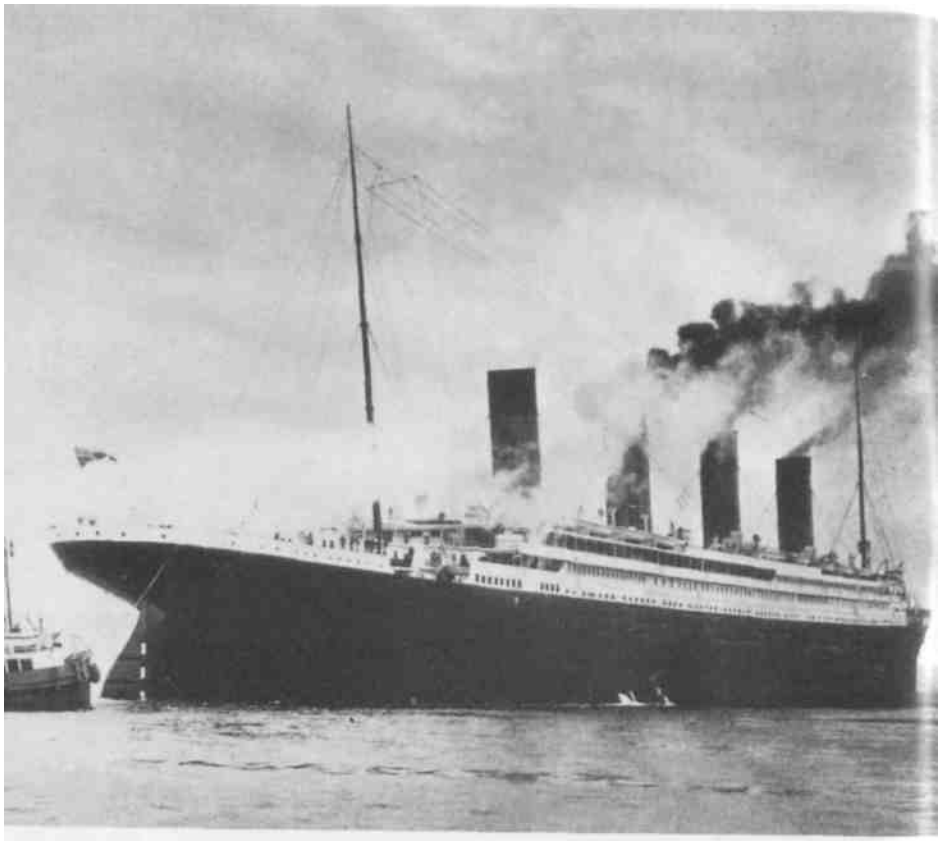
Le navi gemelle ultimate: l'*Olympic* (in alto) con la passeggiata aperta sul ponte A[4] e il *Titanic* con il ponte A racchiuso e le finestre del ponte B distanziate irregolarmente[5].



L'ampio squarcio a poppa e l'elica danneggiata dell'*Olympic*[1].

Nella pagina a fronte:

Le grandi eliche: prima e dopo la collisione dell'*Olympic* con HMS *Hawke*[1].



Il *Titanic* che per l'ultima volta lascia Belfast[6].

La moglie di Smith si chiamava Eleanor e la loro unica figlia, nata a fine secolo, Helen. La famiglia viveva in un'imponente villa a due facciate, chiamata "Woodhead", in Winn Road, nel quartiere periferico di Southampton a Westwood, come conveniva a un uomo al culmine della sua carriera. Aveva anche l'aspetto adatto per il ruolo che ricopriva, a partire dall'abbigliamento: cappello a punta, un cappotto blu scuro lungo con le due medaglie appuntate sul petto e quattro fasce dorate su ogni manica; dava l'impressione di una figura solida, addirittura maestosa, con una barba folta e curata stile Giorgio V che ispirava buon umore e fiducia; non alzava quasi mai la voce. Pur attribuendo grande importanza al

rispetto e alla disciplina, riuscì a essere popolare nonché molto rispettato tra i suoi superiori alla White Star e in mare fu stimato dai pari, dai subalterni e dai passeggeri, un fatto eccezionale in qualsiasi contesto.

Seppe anche dar prova di grande intraprendenza, come ricordava chiaramente il secondo ufficiale Lightoller, superstite del disastro e tra i membri più anziani dell'equipaggio: «Era istruttivo osservarlo pilotare la sua nave attraverso gli intricati canali per raggiungere New York a tutta velocità. Una zona particolarmente difficile [...] ci faceva arrossire di orgoglio mentre la faceva virare valutando le distanze perfettamente, inclinandosi verso il timone e lasciando pochi metri tra ogni estremità della nave e le banchine». Al pensiero i marinai d'acqua dolce sobbalzano: non c'era da stupirsi se così spesso le sue navi finivano incagliate.

Di questa tempra era dunque il capitano che camminava sul *Titanic* a Belfast il 1° aprile 1912, per dirigerne le prove in mare nella baia di Belfast, una lunga baia aperta verso est nel North Channel del Mar d'Irlanda. Il maltempo causò un ritardo di ventiquattro ore. Lord Pirrie avrebbe voluto essere presente ma aveva problemi di salute a causa della prostata ed era quindi rappresentato da Thomas Andrews, all'epoca amministratore delegato del cantiere, nonché da Edward Wilding, capo ingegnere navale. Ismay aveva già degli impegni e venne quindi rappresentato dal suo socio, Harold Sanderson, dirigente come lui della IMM e della White Star. Dopo tutto era la seconda volta che si provava una delle "Olympic" e la presenza dei sostituti era sufficiente per l'occasione.

C'era un'aria di indifferenza nei confronti della prova stessa. Mentre la prima delle navi "Olympic" era stata messa alla prova per due giorni, alla seconda sembrò bastarne uno solo, più esattamente dodici ore in mare. Cinque rimorchiatori trascinarono la nave di linea dal cantiere attraverso il fiume Lagan e il canale Vittoria fino al mare aperto mentre aumentava il vapore nelle caldaie. Il sovrintendente del Ministero per il Commercio a Belfast, Francis Carruthers, che in fase di costruzione aveva fatto 2.000 sopralluoghi, era presente anche questa volta, sebbene il capitano Smith fosse al comando. A bordo si trovava circa la metà dell'equipaggio, che sarebbe stato al completo, compreso il personale di servizio, solo dopo l'imbarco a Southampton. Ma nonostante le difficoltà generali causate da un lungo sciopero dei minatori di carbone, soltanto uno dei fochisti, tra quelli che si erano presentati a Belfast prima delle prove, si imbarcò

nuovamente a Southampton per il vero viaggio. Si trattava di Thomas McQuillan.

Come nel caso dell'*Olympic,* il *Titanic* venne messo alla prova fermando e avviando i motori, secondo varie combinazioni ma non percorse neppure un miglio né i motori raggiunsero il numero massimo di giri; non sembra nemmeno che abbia sorpassato i 20,5 nodi se non per pochi minuti. A quella velocità l'arco della virata fu di appena 1,2 chilometri mentre la nave avanzò per 640 metri, una distanza pari a due volte e mezzo la propria lunghezza, performance che colpì molto Carruthers. Il test di fermata di emergenza partì da una velocità di 20 nodi: la nave aveva bisogno di circa 780 metri per fermarsi, dal momento in cui i motori erano su "avanti tutta" al passaggio alla posizione di "stop" e "indietro tutta". Per il test di velocità la nave mantenne una modesta velocità, in media 18 nodi, per due ore senza cambiare rotta anche se per qualche minuto raggiunse i 21 nodi. Nel test di ritorno venne fatta virare rapidamente da un lato all'altro per provare la sua maneggevolezza in quel movimento tortuoso. Durante le prove i due radiotelegrafisti, John "Jack" Phillips e Harold Bride, il suo assistente, provavano e sintonizzavano la grande invenzione di Marconi, il radiotelegrafo. Sebbene soggetti ai regolamenti di servizio della nave e classificati come ufficiali di grado inferiore, i due uomini erano stati assunti ed erano stipendiati dalla Marconi Company, come era abitudine nei primi tempi in cui venne utilizzato il telegrafo in marina: l'apparecchiatura funzionava perfettamente. Anche le bussole vennero regolate e calibrate in mare aperto, lontane dagli influssi magnetici del cantiere navale. L'ultima richiesta al capitano Smith fatta da Carruthers, che svolgeva quel lavoro da sedici anni e che era primo ufficiale di macchina, fu di gettare le ancore principali e di sospendere con le gru le scialuppe di salvataggio per poi farle rientrare a bordo; non fu ritenuto necessario calarle in mare. Il quarto ufficiale Boxhall garantì personalmente che le scialuppe erano state adeguatamente equipaggiate, quando la nave aveva lasciato Belfast, ma sia a lui sia ad altri ufficiali non era stato detto se le gru e le scialuppe fossero state abbastanza resistenti per sopportare un intero carico di passeggeri prima di essere calate in mare.

Dopo di ciò l'ispettore firmò il certificato dichiarando che la nave era abilitata per un anno al trasporto di passeggeri ed emigranti. Andrews e Sanderson firmarono i documenti, trasferendo ufficialmente la nave dal

costruttore al proprietario. Andrews e otto assistenti sarebbero rimasti a bordo, insieme al "gruppo di garanzia" del costruttore, per le ultime modifiche e per occuparsi dei problemi del primo viaggio: comunque il vascello era oramai di proprietà della White Star. Le condizioni atmosferiche avevano già ritardato le prove di un giorno e annullato il progetto di una fermata a Liverpool; la nave levò quindi l'ancora appena un'ora dopo che Carruthers, Sanderson e il personale in eccedenza furono sbarcati. Tenne una veocità media di 20 nodi (e toccò per poco i 23,5) nei circa 1.000 chilometri che la separavano da Southampton, dove ormeggiò nelle prime ore del 4 aprile senza aver riscontrato nessun problema durante il viaggio.

A causa dello sciopero dei minatori, il porto era affollato da navi i cui viaggi erano stati annullati o ritardati. Le richieste d'imbarco erano state ridotte dato che i passeggeri rimandavano i progetti di viaggi e di espatrio tra le incertezze causate dalla penuria di carbone. Per il viaggio successivo di Smith il problema venne risolto grazie al contributo *dell'Olympic,* che aveva trasportato da New York una gran quantità di sacchi di carbone di riserva in uno dei saloni della nave; inoltre furono svuotati completamente tutti i carbonili di altre navi dell'IMM ormeggiate a Southampton. Per raccogliere almeno un numero minimo di passeggeri, per il primo viaggio verso New York della nave più lussuosa del mondo, la White Star aveva dovuto dirottare per non dire rapire molti viaggiatori da altre navi. Tra questi vi erano persone che avevano prenotato posti di prima classe su altre imbarcazioni e che dovettero accontentarsi di cabine di seconda classe sulla nuova: le comodità sarebbero state superiori ma il marchio di "prima classe" mancava. Anche in questo modo la nave fu riempita solo a metà.

Senza dubbio la scarsità di carbone dà spiegazione dei numerosi cambiamenti dell'ultimo minuto, delle esitazioni, degli annullamenti da parte di molti viaggiatori intenzionati a partire, che comunque nella primavera del 1912 non erano numerosi, poiché una lunga serie di scioperi aveva rallentato i trasporti navali. Almeno *55* passeggeri del *Titanic* cambiarono idea, e molti di loro lo fecero all'ultimo momento.

La defezione più notevole fu quella di John Pierpont Morgan che aveva promesso di essere a bordo, ma che addusse problemi di salute. Uno dei suoi vecchi soci in affari, Robert Bacon, ambasciatore americano uscente a Parigi, che avrebbe dovuto viaggiare con la moglie e la figlia, annullò la prenotazione poco dopo che Morgan era andato a fargli visita a Aix-les-

Bains nel sud della Francia. Bacon disse di dover rimanere per affiancare il suo successore, arrivato in ritardo.

Henry C. Frick, magnate dell'acciaio e alleato di Morgan nella lotta contro i sindacati, aveva annullato la prenotazione della "suite milionaria" numero B52, semplicemente perché la moglie si era slogata una caviglia in una crociera a Madeira. Venne dunque assegnata a Morgan fino a quando questi non addusse delle scuse per non partire. La splendida suite venne così assegnata ai coniugi Harding che però decisero di rientrare in patria con il *Mauretania,* mezzo di trasporto più rapido. Alla fine venne occupata da J. Bruce Ismay, in assenza dei destinatari originari.

Il 9 aprile, proprio alla vigilia della partenza, George W. Vanderbilt, un componente della famiglia leader nel settore delle ferrovie e della navigazione, e la moglie annullarono la prenotazione su richiesta della madre di lei, che ricordò loro la confusione e le noie associate ai viaggi inaugurali. Il loro domestico Frederick Wheeler e il loro bagaglio viaggiarono come previsto e scomparvero con la nave. Un telegramma ai parenti successivo all'affondamento, in cui si diceva che i Vanderbilt erano salvi su un'altra nave, contribuì a causare confusione nell'intercettazione dei messaggi, facendo dedurre e annunciare erroneamente che il *Titanic* stesso era salvo. Le "Olympic" erano state ideate, proposte, progettate e costruite da un uomo che aveva un tenore di vita superiore ai propri mezzi e che non si sarebbe fermato davanti a nulla, per il vantaggio proprio e del suo amato cantiere, soprattutto se in crisi di liquidità. Dette mano libera a J.P. Morgan, ancor più spregiudicato di lui nelle proprie attività, in un'Inghilterra impreparata davanti a simili uomini e aiutò a tradire il suo principale cliente, la White Star Line; questa commissionava le navi su proposta di lord Pirrie, con il denaro di Morgan e l'approvazione di Ismay, si era guadagnata una certa fama, prima e durante il periodo che ci interessa, per la sua dubbia etica e la navigazione disattenta. Il suo capo ereditario era di carattere debole, abbagliato come Pirrie dalla ricchezza e dalla potenza di Morgan. E il commodoro della White Star non soltanto era uno *showman* che metteva a proprio agio i passeggeri ma anche un esibizionista che conduceva la più grande nave di linea del mondo come se si trattasse di una enorme imbarcazione da corsa. Questo è tutto su Smith, Ismay, Morgan e Pirrie, il quartetto che si cela dietro la perdita del *Titanic.*

Capitolo Terzo

TUTTI A BORDO

Alla partenza da Belfast c'era un binocolo nella gabbia del *Titanic,* ma vi era anche un incendio nel carbonile nella caldaia numero sei. Il giorno della partenza da Southampton, otto giorni più tardi, il binocolo era scomparso ma non si poteva dire altrettanto dell'incendio. Alla data di partenza da Belfast, il 1° aprile, il capo ufficiale era William McMaster Murdoch, brevetto di capitano numero 025780; tuttavia alla vigilia della partenza da Southampton gli venne comunicato che sarebbe stato l'assistente di Henry Wilde, brevetto di capitano numero 027371.

Per quanto potesse sembrare strano, durante quel viaggio inaugurale tanto pubblicizzato, che ebbe luogo in un periodo in cui i ghiacci erano molto diffusi, nella gabbia della nave di linea più lussuosa del mondo non c'era un solo binocolo, sebbene Charles Lightoller sostenesse che ce ne erano almeno cinque sulla plancia. Nella gabbia vi era addirittura uno speciale armadietto per custodire i binocoli. La vedetta George Hogg ricordava che su quello che aveva "diviso" con i suoi cinque colleghi tra Belfast e Southampton, quando David Blair era secondo ufficiale, c'era un'etichetta che li contrassegnava come proprietà del «secondo ufficiale, *Titanic*». A Hogg era stato ordinato di riporlo nella cabina del secondo ufficiale all'arrivo a Southampton, dove Lightoller assunse quella carica: Hogg disse che gli aveva chiesto inutilmente di riaverlo. Durante l'inchiesta britannica Ismay affermò che la White Star aveva sempre fornito i binocoli alle vedette fino al 1895, ma che, in seguito, la loro fornitura venne lasciata alla discrezione del comandante.

Chiunque abbia osservato o cercato qualcosa in mare o in uno spazio aperto è pienamente consapevole del valore e dei limiti di un binocolo. Quando si cerca qualcosa di pericoloso il miglior strumento è comunque l'occhio nudo; qualsiasi oggetto e fenomeno distante avvistato a occhio nudo, che si tratti di una nave, di un iceberg o di un punto non identificato, può essere poi esaminato e identificato con il binocolo. Se si cerca un oggetto specifico, per esempio un'isola o la caratteristica di un paesaggio, è meglio stabilire in quale direzione osservare a occhio nudo prima di utilizzare delle lenti. Osservare il mare, la terra oppure l'orizzonte con delle lenti che ingrandiscono, *restringendo* notevolmente il campo visivo, significa rischiare di non vedere qualcosa a una distanza intermedia o viceversa. E' più utile lasciare che la vista spazi in campo aperto,

utilizzando le lenti per esaminare il particolare. Inoltre tenere un binocolo davanti agli occhi per più di pochi secondi è faticoso sia per la vista sia per i muscoli delle braccia e anche con le migliori lenti questi effetti vengono raddoppiati di notte.

Ma in tutti i testi sul *Titanic* sembra essere stato trascurato un punto importante anche se all'apparenza secondario: disporre di un binocolo sarebbe stato un vantaggio almeno per un motivo. Fu Frederick Banfield, luogotenente della Royal Navy in pensione, il cui padre morì sul *Titanic,* a farlo notare. La gabbia era completamente aperta e la nave avanzava a 22 nodi di velocità, quindi, sebbene la notte del disastro non ci fosse vento, le vedette venivano costantemente investite da un flusso di aria gelida a 40 chilometri all'ora. I loro occhi dovevano lacrimare e utilizzare, almeno di tanto in tanto, il binocolo, che avrebbe dato loro un po' di sollievo. In realtà è legittimo dedurre che le vedette abbiano spesso voltato la testa o si siano abbassate di frequente sotto il bordo della gabbia quando non vedevano nulla di speciale davanti a loro. Avrebbero potuto farlo alternandosi ma si tratta di una supposizione non sostenuta da prove. Senza dubbio chi stava di guardia sulla plancia, protetto da una vetrata, compresi il primo e il sesto ufficiale, il timoniere e il suo sostituto avevano tante probabilità quanto le vedette di accorgersi di un oggetto davanti a loro. Si parlerà nel capitolo ottavo nuovamente del binocolo scomparso, una delle sottotrame più avvincenti della storia del *Titanic.*

Un incendio in mare è sempre stato il peggior incubo di un marinaio, anche prima che si utilizzasse combustibile fossile su navi con lo scafo in legno. La minaccia di questo eterno pericolo risultò evidente verso la fine del 1994, quando scoppiò un incendio sulla nave da crociera italiana *Achille Lauro* al largo del Corno d'Africa e questa affondò. Fortunatamente la quasi totalità dei passeggeri e i membri dell'equipaggio vennero salvati grazie a una massiccia operazione di soccorso. La forza vapore cambiò per sempre il tipo di navigazione marittima, non soltanto tecnologicamente ma anche perché permise di navigare mantenendo un orario precedentemente stabilito. Tuttavia il carbone è una sostanza estremamente volatile, soggetta a combustione spontanea quando è collocato in spazi chiusi, soprattutto nei carbonili. In genere, per precauzione, il carbone veniva spruzzato d'acqua mentre lo si caricava sulla nave, anche per mantenere basso il livello della polvere. Ma se scoppiava un incendio in un carbonile il metodo più sicuro per spegnerlo,

era quello di mandare un gruppo di fochisti per svuotare a palate tutto il locale. Il loro compito era generalmente quello di gettare il carbone nelle fornaci che riscaldavano le caldaie e nelle migliori delle condizioni questo lavoro infernale veniva svolto a temperature superiori ai 38°C.

Il fatto che un incendio fosse stato scoperto poco dopo la prova in mare non era di per sé un fatto degno di nota, anche se era particolarmente increscioso alla vigilia di un viaggio di prestigio tanto pubblicizzato. A causa dello sciopero, la nave lasciò Belfast con 1.910 tonnellate di carbone, sufficienti per tre giorni di viaggio; l'intenzione era quella di caricarne altre 5.080 tonnellate a Southampton, prelevandole dal carico supplementare *dell'Olympic* e dai carbonili di navi minori dell'IMM, che affollavano il porto. Il carbone caricato a Belfast, tuttavia, avrebbe dovuto essere distribuito uniformemente negli undici carbonili (circa 172 tonnellate in ognuno) se tutte le ventinove caldaie avrebbero dovuto entrare in funzione. Il carbone avrebbe dovuto essere stivato anche nel carbonile numero 10, che alimentava la sala caldaie numero sei. I carbonili e le sale caldaie erano numerati progressivamente da metà della nave fino a prua e, a eccezione dell'ultimo, il numero 11, erano disposti a coppie fronteggianti, divisi da una paratia a tenuta stagna. Il fuoco si sviluppò nel lato destro del carbonile dieci, all'estremità della sesta sala caldaie, davanti alla paratia numero cinque (causa confusione il fatto che le paratie fossero numerate a partire da prua).

È quantomeno curioso il fatto che non sia stato fatto nulla per estinguere l'incendio non soltanto a Belfast, dove c'era effettivamente poco tempo, ma anche durante l'intera settimana trascorsa a Southampton quando sarebbe stato ovvio, naturale e quanto meno prudente, spegnerlo mentre la nave era in porto. Ancor più sorprendente è il fatto che le fiamme siano sfuggite all'attenzione di Maurice Harvey Clarke, sovrintendente nautico, assistente commissario per l'emigrazione del Ministero per il Commercio e ispettore del porto di Southampton. Il suo compito era completare l'ispezione effettuata dal suo collega di Belfast, Francis Carruthers. Nelle tre visite al transatlantico, l'ultima delle quali richiese l'intera mattina che precedette la partenza, Clarke controllò le sistemazioni, le scialuppe e l'intero equipaggio, assistito da personale medico. Nella sua veste di commissario era tenuto a esaminare le navi per verificare la loro idoneità al trasporto degli emigranti, e sicuramente avrebbe dovuto prestare un'attenzione particolare alle sistemazioni di terza classe, gran parte delle quali si

trovava proprio sopra al carbonile in fiamme, sui ponti E ed F.

Ma non avendo notato nulla di strano sui pontili inferiori Clarke procedette verso il ponte delle scialuppe, e fece salire alcuni membri dell'equipaggio su due di esse; le scialuppe furono sganciate e con le gru furono fatte sporgere oltre i fianchi della nave, quindi calate in mare; chiese all'equipaggio di remare intorno al bacino e fece nuovamente issare a bordo le scialuppe, prima di firmare il certificato di autorizzazione e controfirmare il rapporto di ispezione. Clarke disse alla commissione di inchiesta di non aver notato il fuoco e che nessuno aveva attirato la sua attenzione su questo fatto: «Se si fosse trattato di un incendio pericoloso, qualcuno mi avrebbe informato», disse. Evidentemente, non tutti avevano la stessa idea di quando un incendio fosse "pericoloso", sebbene incidenti simili fossero frequenti. Nascondere a Clarke un incendio che durava da più di una settimana, si rivelò tuttavia un atto sprezzante per non dire di peggio. Se quel fuoco non era pericoloso, non ci sarebbe stato nulla di male nel menzionarlo; se era un pericolo se ne sarebbe dovuto parlare.

Alla luce di questa omissione, sembra imprudente l'atteggiamento dei fochisti, che dovevano essere a conoscenza dell'incendio, quando si rifiutarono di prendere parte alle esercitazioni con le scialuppe di salvataggio a Southampton, prima della partenza. Perlomeno Clarke era a conoscenza del loro rifiuto e disse alla commissione di inchiesta che tale riluttanza era tipica soltanto della White Star Line. Nemmeno l'offerta di mezza giornata di paga extra (più di due scellini a testa) li convinse a partecipare all'esercitazione.

Come abbiamo visto, il governo fu estremamente compiacente sulla questione delle scialuppe di salvataggio. I funzionari del Ministero per il Commercio dissero alla commissione di inchiesta britannica che le paratie stagne, il telegrafo e i sistemi di sicurezza delle linee transatlantiche, concordati tra le compagnie di navigazione nel 1898, erano i principali fattori a cui si doveva lo scarso numero di scialuppe legalmente accettato prima del disastro. Nel decennio tra il 1871 e il 1881, 822 passeggeri e membri dell'equipaggio morirono in mare nei viaggi tra l'Inghilterra e l'America (compresi quelli dell'*Atlantic* della White Star). Tra il 1881 e il 1891 ci furono 247 morti (73 passeggeri su un totale di 3.250.000); nel decennio successivo, cioè fino al 1901, vennero trasportati sei milioni di persone e vi furono nove morti; tra il 1901 ed il 1911 si contarono cinquantasette vittime tra passeggeri e membri dell'equipaggio.

Henry Tingle Wilde, ufficiale capo, che scomparve con il capitano e la nave, rappresenta un mistero proprio come l'incidente notturno del binocolo. I dati registrati sugli elenchi dell'equipaggio della White Star a Southampton indicano che aveva 38 anni, era nato a Liverpool, città in cui era ancora residente al numero 24 di Grey Road, Walton, zona periferica nota soprattutto per la prigione. Secondo il registro, era stato assunto il 9 aprile 1912 ma poteva presentarsi a bordo fino alle 6 del mattino del giorno 10, limite massimo per assumere il proprio incarico. Il suo stipendio era di 25 sterline, un quarto di quello del capitano ma superiore di 7 sterline e 10 scellini rispetto a quello dell'uomo di cui prese il posto, Murdoch, che adesso era primo ufficiale; al secondo ufficiale Lightoller (che fino ad allora era il primo ufficiale) lo stipendio, pari a 14 sterline, era stato ridotto di 3 sterline e 10 scellini. Soltanto questi tre ufficiali avevano un grado sufficientemente elevato per essere incaricati della vedetta, compito che svolgevano con turni di quattro ore e otto ore di riposo. Per completare la ridistribuzione del personale il secondo ufficiale Blair lasciò la nave il 9 aprile; i quattro ufficiali di coperta di grado inferiore (dal terzo al sesto) non cambiarono e il secondo, il terzo, il quarto e il quinto ufficiale sopravvissero.

La tardiva comparsa di Wilde è curiosa, poiché non può essere stata la semplice conseguenza di un'improvvisa decisione del capitano Smith o dei suoi datori di lavoro. Infatti è inconcepibile che un comandante, anche il commodoro della compagnia, pur volendolo, potesse privare un collega di alto grado dell'appoggio del proprio principale ufficiale in seconda, soprattutto contro la volontà di entrambi. I dati su Smith suggeriscono inoltre che non fosse il tipo di uomo che avrebbe addotto come giustificazione della presenza di Wilde il fatto che entrambi i due ufficiali superiori (Wilde e Murdoch) avessero lavorato, come lui, *sull'Olympic.* Né il trasferimento di Wilde può essere stato ordinato solo all'ultimo momento, poiché *l'Olympic* su cui era in servizio Wilde, era partita alla volta di New York il 3 aprile. Quindi il capitano Haddock, nuovo sulle supernavi di linea e già privato del suo primo ufficiale di macchina, Joseph Bell, e del suo primo ufficiale Murdoch (che amava immaginare di essere stato promosso ufficiale capo del *Titanic)* venne ugualmente obbligato a partire senza Wilde al suo fianco. Se Smith non "rapì" Wilde, come si può pensare, allora soltanto la direzione della White Star poteva aver deciso che il capitano Smith, volente o nolente, doveva avvalersi dell'assistenza di

Wilde, e aveva organizzato i conseguenti cambiamenti di incarichi su entrambe le navi. Il fatto che Haddock avesse bisogno del sostegno di ufficiali esperti fu chiaro sette settimane dopo la perdita del *Titanic,* quando questi quasi si incagliò in corrispondenza di Land's End. Come abbiamo visto, quest'incidente era stato coperto all'epoca, ma Haddock dovette subire l'umiliazione di compiere alcuni viaggi successivi sotto l'osservazione di un controllore della White Star.

Tuttavia Wilde, la cui presenza sembrava così indispensabile da giustificare il suo trasferimento dall'equipaggio dell'*Olympic* il 3 aprile, quando questa salpò alla volta di New York, non era presente a Belfast per le prove né a Southampton per il carico e gli ultimi preparativi. Si imbarcò sul *Titanic* all'ultimo momento, non molto prima che il comandante stesso venisse a impartirgli gli ordini di navigazione. Persino Smith aveva visitato ogni giorno la nave a partire dal 6 di aprile, come dimostrano le testimonianze dell'equipaggio. Forse Wilde era riuscito a strappare una licenza in vista delle festività pasquali, in cambio del trasferimento che gli era stato imposto.

Il fatto che la nomina di Wilde fosse anomala venne confermato dalla testimonianza del secondo ufficiale Lightoller e dal quarto ufficiale Boxhall, nel contesto dell'inchiesta americana rispettivamente nel primo e nel terzo giorno. Non c'era traccia di Wilde a Belfast il 9 aprile, quando il capitano Clarke era impiegato a non accorgersi del fuoco a bordo, in occasione della sua penultima visita, quando Murdoch era ancora capo ufficiale e Lightoller primo ufficiale.

Wilde non gradì la posizione che gli era stata assegnata, come dimostra l'ultima lettera scritta alla sorella. La lettera venne imbucata a Queenstown un giorno e mezzo prima di assumere l'ingrato compito: «Questa nave ancora non mi piace [...] Ho una strana sensazione». Quindi deve aver discusso del trasferimento con la sorella mentre era in permesso, altrimenti la parola "ancora" non avrebbe senso. E' anche possibile che fosse già stato in precedenza a bordo del *Titanic,* prima che la nave fosse ultimata, probabilmente quando l'*Olympic* stava facendo uno dei suoi ritorni non programmati a Belfast per essere riparata. E' probabile che avesse in questa occasione ispezionato la nuova nave per interesse professionale, ma non è possibile immaginare perché provasse ostilità o fosse stato colto da timori circa la gemella della propria nave ancor prima che fosse pronta per solcare il mare. Certamente si tratta del presentimento più profondo di

tutti.

Quelli che credono nei presagi si baseranno su una delle numerose lettere scritte dallo steward George Beedem e conservate dalla British Titanic Society. Era uno dei molti membri dell'equipaggio trasferiti dall'*Olimpic* al *Titanic* tra un viaggio e l'altro. Scrivendo alla madre la sera del Venerdì santo, due giorni dopo il trasferimento, Beedem diceva: «Ho fatto due giorni [...] E' quasi impossibile distinguere le due navi. Sono stato vicino alla nave oggi per assicurarmi che non mi sfugga». In particolare la lettera scritta alla moglie Lill alla vigilia della partenza era piena di preoccupazioni e pensieri sulla vita: «Questa è l'ultima notte e grazie al cielo domani partiamo». Odiava questi momenti passati a terra, ma comunque lontano dalla sua famiglia, trascorsi nel cercare un posto dove potessero vivere a Southampton tra i turni sul *Titanic.* Aveva poco denaro, si preoccupava per la moglie che aveva un doloroso rigonfiamento sul collo e per il suo certificato di sbarco che aveva dimenticato; lui stesso non si sentiva bene:

> «Non ho novità da raccontarti a parte il fatto che negli ultimi tre giorni mi sono sentito molto male e senza ramazza o qualcosa con cui lavorare vorrei che questa nave maledetta si trovasse in fondo al mare».

Beedem, molto attaccato alla moglie, scrisse una lettera a quest'ultima e al figlio Charles imbucandola a Queenstown e allora già si sentiva meglio. Non visse abbastanza per rimpiangere il giorno in cui scrisse quelle innocenti parole.

Come si è visto la White Star era occupatissima ad attirare i passeggeri per il «viaggio inaugurale della nave più grande e lussuosa del mondo». La compagnia riuscì a malapena a riempire metà della nave, dato che il ritiro di J.P. Morgan e dei suoi amici e una cinquantina di altre prenotazioni annullate ridussero di oltre il 4% il numero totale di passeggeri previsti a bordo. Tra gli sforzi fatti per raggiungere un totale rispettabile per il 10 aprile, la compagnia riempì la stampa di annunci in cui la tendenza, stranamente persistente, a confondere le due "Olympic" ancora una volta si dimostrò imbarazzante. Proclamando che il «*Titanic* va da Southampton a Cherbourg per il suo primo viaggio, il 10 aprile 1912» la pubblicità sui giornali diceva: «la gigantesca motonave Royal Mail *Olympic,* 45.324

tonnellate, e il *Titanic,* 45.000 tonnellate *[sic]* sono le più grandi del mondo». Si noti che il tonnellaggio di stazza lorda era stato invertito così che quello dell'*Olympic* risultava superiore a quello della nave gemella. Senza dubbio si trattava di qualcosa di più che un semplice errore da parte del copywriter o del compositore, ma si aggiunge alla lunga serie di sviste di questo tipo.

Alla fine dell'Ottocento Southampton aveva a poco a poco preso il posto di Liverpool come primo porto britannico per i transatlantici di linea. Era molto più comodo per chi arrivava da Londra e dalle contee vicine, principale luogo di residenza dei passeggeri di prima classe (ricchi cittadini del posto oppure visitatori stranieri) e per proseguire alla volta di Cherbourg, dove le navi potevano raccogliere i viaggiatori continentali prima di passare per l'ultima volta da Queenstown, sulla costa meridionale dell'Irlanda, per raccogliere il triste flusso senza fine degli emigranti irlandesi. La White Star trasferì la sua principale linea angloamericana sul porto di Southampton nel 1907. Come sempre fu il capitano E J. Smith ad aprire questa strada, comandando a maggio l'ultima nave di cui era stato capitano, l'*Adriatic,* nel viaggio tra Liverpool e New York ma approdando nel viaggio di ritorno a Southampton, il 5 giugno. La rotta Liverpool-New York continuò però ad esistere e la *Adriatic* vi fece ritorno nel giugno 1911 quando la *Olympic* prese servizio sulla rotta Southampton-New York insieme all'*Oceanic* e al *Majestic.*

Per le proprie supernavi di linea la White Star acquistò un nuovo bacino (chiamato in seguito Ocean Dock) vicino al cantiere per le riparazioni della Harland & Wolff: l'ormeggio numero 43 e l'ormeggio numero 44 che avevano una lunghezza di circa 500 metri. Il *Titanic* vi giunse alla mezzanotte del 3 aprile con 1910 tonnellate di combustibile nei carbonili, in parte in fiamme. La nave gemella le aveva lasciato tutto il carbone che poteva alla partenza, dodici ore prima, dopo aver fatto rifornimento a New York e aver compiuto il viaggio di ritorno a velocità ridotta per risparmiare carburante; un totale di 4498 tonnellate fu racimolato in questo modo e attingendo alle riserve *dell'Oceanic,* del *Majestic,* del *New York,* del *Philadelphia* e del *St Louis,* tutte navi di proprietà della IMM. In seguito allo sciopero il porto era ancora affollato di navi ormeggiate in coppia o anche a tre per ogni molo. Il 5 aprile (Venerdì santo) la nave venne coperta di decorazioni, e l'imminenza della Pasqua era probabilmente il vero motivo per cui il *Titanic* rimase un'intera settimana a Southampton

piuttosto che tre o quattro giorni.

Per la White Star non fu difficile completare l'equipaggio il 6 aprile, dato che così tante navi erano rimaste ferme a lungo. Si erano già verificate lotte per ottenere posti di lavoro *sull'Olympic,* anzi esse sembravano incoraggiate dalla società. La maggior parte dei membri dell'equipaggio proveniva da Southampton, la città che più di ogni altra sarebbe stata devastata dalla sciagura; ma vi erano anche molte persone di Liverpool, Londra, Belfast e Dublino. Vi erano anche cinque impiegati postali (tre americani e due britannici) che durante il viaggio si sarebbero occupati dello smistamento delle spedizioni; otto musicisti di un'agenzia di Liverpool per intrattenere i passeggeri nel cortile di palme; decine di persone del *Gatti* di Londra avrebbero lavorato nel ristorante *à la carte,* una costosa novità del lussuoso transatlantico. Nessuno di questi gruppi era alle dipendenze della White Star ma tutti, compresi i radiotelegrafisti, erano vincolati alle condizioni di servizio della nave. Così come lo erano Thomas Andrews, uno dei dirigenti della Harland & Wolff, e gli otto assistenti della squadra di garanzia. In definitiva l'equipaggio contava 892 membri: 73 nella sezione di coperta tra cui due dottori, due lavavetri, due steward per gli ufficiali e sette "commissari di bordo e impiegati"; 325 erano addetti alla sezione macchine, tra cui 28 motoristi, 8 esperti di "sistemi elettrici e di raffreddamento" e 289 persone destinate alle sale macchina. Vi erano 494 persone nella "sezione inservienti" tra cui i radiotelegrafisti, 471 "capo steward e personale vario", 20 cameriere e 1 governante. Un uomo si presentò come Thomas Hart, fochista di Southampton e consegnò il proprio "certificato di sbarco continuo" per essere assunto. Altri membri speravano di essere ingaggiati come sostituti per quelle persone che inevitabilmente (22, perlopiù destinati alle sale macchine) perdevano l'ingaggio sulla nave, magari per aver ordinato un boccale di birra di troppo nel pub del porto. Alcuni vennero indicati come "disertori" e pochi come "ritiratisi con assenso"; tredici sostituti vennero così assunti all'ultimo minuto, mentre quelli che restavano, delusi, vennero riportati a terra con i rimorchiatori.

Meno di 1.000 passeggeri si imbarcarono a Southampton (427 nelle cabine di prima e seconda classe; 495 in terza classe per un totale ufficiale di 922). Anche il carico era limitato: circa 11.500 articoli per un totale di 568 tonnellate: trasportare merce con le navi di linea costava ma era il mezzo internazionale più rapido e veloce. Wilde si imbarcò alle 6 del

mattino del giorno 10 per prepararsi all'arrivo di Smith, giunto in taxi alle 7.30. L'insegna blu della Royal Naval Reserve venne issata a prua alle 8 del mattino; il treno di coincidenza per gli imbarchi di terza classe arrivò alle 9.30 mentre quello di prima e seconda classe arrivò alle 11.00, entrambi dalla stazione di Waterloo a Londra. Dato che non è rimasto un elenco dell'approvvigionamento del *Titanic* è inutile tentare di ricostruirlo sulla base degli elenchi precedenti dell'*Olympic,* si può essere certi che fossero imbarcati fiumi di vino, di latte e montagne di burro e cereali. I grandi frigoriferi a bordo permettevano di immagazzinare una notevole quantità di alimenti freschi, ampiamente sufficienti per 6 giorni di banchetti.

I ristoranti *à la carte* e di prima classe nonché quelli delle lussuose navi di linea "Olympic" erano stati pensati per consumatori di un certo rango e per gente molto ricca. La persona più ricca a bordo era di gran lunga il colonnello John Jacob Astor, il cui patrimonio era di 30 milioni di sterline, assai inferiore di quello del proprietario assente, J.P. Morgan; ma Astor era solo un membro di una famiglia tremendamente ricca. All'età di quarantasette anni era proprietario di una grande parte di Manhattan e aveva da poco sposato la seconda moglie diciottenne; dopo il grande scandalo del divorzio dalla prima consorte, aveva cercato rifugio all'estero, sperando che la stampa americana si cercasse un altro bersaglio da tormentare. Un altro magnate, accompagnato da una bionda signora, era Benjamin Guggenheim: pur non essendo ricco come si diceva, era membro di una dinastia di immigrati estremamente facoltosi che avevano fatto fortuna con miniere, metalli e macchinari pesanti. Come Morgan i Guggenheim erano accaniti collezionisti di opere d'arte. Un altro multimilionario indiscusso era Isidor Straus, proprietario in società col fratello del grande magazzino "Macy" a New York, che era il più grande del mondo; viaggiava con la moglie. La loro enorme ricchezza non salvò le loro vite né impedì loro di diventare eroi nella sciagura ormai prossima. Il settore delle ferrovie era rappresentato da personaggi quali Charles M. Hays, il grande pioniere transcontinentale canadese e John B. Thayer della Pennsylvania Railroad Company. A bordo vi erano anche George D. Widener di Filadelfia, in Pennsylvania, accompagnato dalla moglie; era membro di una famiglia di banchieri e aveva fatto fortuna producendo tram per il trasporto cittadino. Non ricco, ma decisamente potente, era il maggiore Archie Butt, assistente, consigliere e amico del presidente

americano William Howard Taft.

Dopo che il capitano Clarke ebbe firmato i documenti per il Ministero per il Commercio, Smith consegnò un breve e formale rapporto ai proprietari della nave, rappresentati dal sovrintendente marittimo di Southampton, il capitano Benjamin Steele. «Con la 3resente informo che la nave è carica e pronta per a partenza. I motori e le caldaie sono in buon ordine per il viaggio; le carte e le rotte di navigazione sono state aggiornate. Il vostro fedele servitore Edwrd J. Smith». Apparentemente non era necessario menzionare l'incendio nel carbonile dieci.

Thomas Andrews si era imbarcato insieme a Wilde e aveva lasciato il suo bagaglio nella cabina di prima classe, la numero A36, creata poco prima della partenza da Belfast, spostando le pareti divisorie, una delle numerose caratteristiche non presenti nel progetto originale della nave. J. Bruce Ismay, prima della partenza, aveva mostrato parte della nave alla moglie e ai figli, che sarebbero invece rimasti a terra. Poi prese possesso della suite B52 che includeva le cabine B54 e B56, tutte comprese nell'appartamento milionario di babordo, la sistemazione più lussuosa dell'intera nave, progettato secondo i desideri di J.P. Morgan. Il domestico di Ismay, Richard Fry, venne alloggiato nella cabina B102, quasi di fronte alla suite. Anche il suo segretario, W.H. Harrison era a bordo e tutti viaggiavano gratuitamente. La sistemazione equivalente a dritta era la suite B51, anche se leggermente più piccola rispetto a quella destinata a Morgan. A partire da Cherbourg venne occupata dal sig. Thomas Cardeza e dalla moglie.

Tra i primi a imbarcarsi il giorno 10 vi fu il pilota George Bowyer, lo stesso che era stato il responsabile *dell'Olympic* nel breve incontro con *l'Hawke.* Il *Titanic* era stato ormeggiato con la poppa in avanti per facilitare la sua partenza dal porto congestionato. Sei rimorchiatori lo fecero uscire dal bacino della White Star, muovendosi in avanti e lateralmente per non farla urtare contro i fianchi del bacino, facendole fare un'ampia virata a babordo e posizionandola in mezzo al canale dragato nel fiume Test. La grande nave, quando i rimorchiatori si furono staccati, si mosse con i propri motori e acquistò velocità contro la marea che sopraggiungeva, mentre superava i moli trentotto e trentanove, abbastanza per fare un'altra virata a babordo nel fiume Itchen.

In prossimità di questi moli c'erano, ormeggiate insieme, le navi di linea *Oceanic* e *New York,* e quest'ultima era posizionata verso la parte esterna

del molo; in genere in quel punto veniva ormeggiata una sola nave per lasciare più spazio nel canale. Mentre il *Titanic* si avvicinava da poppa a dritta, i sei cavi di ormeggio del *New York* prima si allentarono e poi si tesero fino a spezzarsi, come le corde troppo tirate di una chitarra. La nave, lunga 158 metri, era quindi priva di ormeggi e la sua poppa oscillava a dritta proprio nel bel mezzo del cammino del *Titanic,* disturbata dalle dimensioni (non dalle eliche) della nave più grande che avanzava nello stretto canale, profondo appena 12 metri. Con eccellente presenza di spirito il capitano C. Gale, che era a capo del rimorchiatore *Vulcan,* salvò la situazione: egli capì che era assurdo cercare di spingere il *New York* verso il molo a cui era prima ormeggiato, perché il suo rimorchiatore, potente ma piccolo, sarebbe rimasto schiacciato tra i due giganti di acciaio. Si portò dunque dietro la poppa del *New York* e al secondo tentativo riuscì a farvi passare sopra un cavo, in modo da tirare e non spingere la nave verso il lato del bacino. Ma la poppa vagante, sebbene sviata dal suo cammino, era ormai a un metro dal *Titanic* e stava per colpirlo, quando altri rimorchiatori si unirono al *Vulcan* per tentare di riportare sotto controllo il *New York.* Il bompresso della nave deviata strisciò contro la fiancata dell'*Oceanic* causando danni superficiali: il barcarizzo era stato polverizzato. Le persone sui ponti delle tre navi osservarono il dramma con angoscia disperata mentre i rimorchiatori tenevano tese le proprie corde e il movimento del *New York* venne bloccato. George Beedem stava osservando:

> «Oggi alla partenza la nave americana *New York* ha rotto gli ormeggi e si è spostata proprio davanti alle nostre prue [,] ha mancato *L'Oceanic* per un pelo [,] abbiamo dovuto invertire bruscamente il senso di marcia dei motori e uno dei nostri rimorchiatori è riuscito a riportarla sotto controllo prima che venissero fatti dei danni, comunque tutti ce la siamo cavata per il rotto della cuffia».

Sul ponte del *Titanic* i due lupi di mare, che apparentemente nulla avevano appreso ma nulla avevano dimenticato sul risucchio, reagirono più rapidamente e efficacemente rispetto a quando si erano limitati a osservare l'avvicinarsi *dell'Hawke.* Bowyer ordinò: «Fermare i motori» e poi «Indietro tutta»; Smith fece abbassare l'ancora di dritta fino a livello

dell'acqua, pronto a gettarla per aiutare la virata a babordo, in modo da far ruotare la poppa verso destra, facendo perno sul centro di gravità della nave, per evitare o minimizzare la collisione. Tutto ciò causò al *Titanic* un ritardo di un'ora nell'uscita dal porto, rispetto a quando avevano salpato l'ancora a mezzogiorno. Il fatto che la nave avesse causato la rottura degli ormeggi del *New York* (quasi accadde lo stesso *all'Oceanic)* è un fatto di per sé eloquente: Smith e Bowyer stavano avanzando troppo velocemente per le condizioni di quel porto troppo affollato; tuttavia diedero prova delle loro grandi capacità nell'evitare lo scontro. Quello che sarebbe accaduto, o piuttosto quello che *non* sarebbe accaduto, se il *Titanic* si fosse scontrato con il *New York,* è soltanto oggetto di ipotesi: ma è molto probabile che il nome del *Titanic* sarebbe stato dimenticato dalla storia.

Per nulla turbati, mentre il trombettiere suonava l'ora di pranzo, i due anziani marinai di nuovo fecero avanzare la nave, anche se questa volta prestarono maggiore attenzione; la portarono nelle acque di Southampton facendo rotta a sud-est, in direzione di Spithead e Cherbourg. A giudicare dai suoi trascorsi, il capitano Smith "nervi d'acciaio" non era un uomo che restava troppo scosso dagli incidenti che gli capitavano, e ancor meno lo sarebbe stato per uno che, sebbene per un pelo, era stato evitato. Ci volle un'ora per bloccare il *New York* e per fare uscire il *Titanic* dal porto. Non venne fatto nessun tentativo per recuperare il tempo perduto nel breve tratto verso la Normandia, un percorso lungo meno di 150 chilometri e per cui occorrevano quattro ore di navigazione a vapore in direzione sud.

Andrews e la squadra di controllo di Belfast avevano iniziato il loro compito ancor prima che la nave avesse lasciato Southampton, ma anche se i nove uomini erano attivi ventiquattr'ore su ventiquattro, ebbero poco da fare una volta partita la nave. Alcuni operai erano stati sbarcati con i rimorchiatori insieme all'equipaggio in eccedenza.

Cherbourg, porto molto più piccolo rispetto a Southampton, non era in grado di accogliere grosse navi di linea che quindi dovevano gettare l'ancora all'esterno del porto e attendere i servizi delle due navi ausiliarie della White Star, divise per classe e costruite a questo scopo con *l'Olympic,* nel 1911. Il treno *Transatlantique* portò soltanto 142 passeggeri di prima classe, 30 di seconda e 102 di terza dalla stazione di St.-Lazare a Parigi e quindi il carico delle navi ausiliarie fu leggero.

Nel gruppo dei passeggeri di prima classe, a parte Cardeza, si trovavano vari facoltosi americani come Emil Brandeis e Benjamin Guggenheim.

Tuttavia i più interessanti dal punto di vista sociologico erano una coppia inglese che aveva scelto di viaggiare in incognito come "Sig. e Sig.ra Morgan". Forse si trattava di uno scherzo perché persone di quel rango dovevano certo sapere chi possedeva veramente la nave su cui stavano per imbarcarsi. I passaporti rivelarono che si trattava di sir Cosmo e lady Duff Gordon.

Sir Cosmo Edmund Duff Gordon, baronetto, doveva la sua distinzione sociale e la sua ricchezza al privilegio di discendere da un uomo che si rivelò utile durante le guerre napoleoniche. Era il quinto detentore del titolo che aveva ereditato da un cugino morto senza prole. Sir Cosmo (1862-1931) non meritò di essere menzionato nel *Dictionary of National Biography* mentre sul *Who's Who,* in riferimento alla sua persona, non si cita alcun tipo di attività, né intellettuale, né economica e nemmeno di piacere. Studiò a Eaton, aveva una casa a Kensington, quartiere londinese molto alla moda, e una a Kincardineshire in Scozia.

La cosa più interessante di questo fanatico dell'ozio fu la moglie che si era scelto. Nel 1900 sposò Lucy, vedova di James Stewart Wallace, figlia di Douglas Sutherland di Toronto nell'Ontario. Era anche la sorella maggiore della scrittrice Elinor Glyn, autrice di opere un po' spinte e amante di lord Curzon, diplomatico, politico e viceré in India. Lucy era divenuta famosa come disegnatrice esclusiva di moda con lo pseudonimo di "Lucile" e aveva un *atelier* dall'eleganza discreta in Hanover Square a Londra. Non avevano figli. Le foto di lui mostrano una faccia flemmatica con la fossetta sul mento, baffi a manubrio e capelli chiari a spazzola; le foto di lei mostrano un volto attraente e vivace, sormontato da una frangia di capelli scuri che ricordavano la famosa sorella. Se la scelta del falso nome era stata uno scherzo, probabilmente l'idea era stata proprio di Lucy: infatti Morgan non è un cognome insolito, ma dato che la stampa si aspettava che un John Pierpont con quel cognome fosse a bordo per quel viaggio speciale, non era una scelta che avrebbe assicurato effettivamente l'incognito; anzi, facilmente avrebbe avuto l'effetto opposto, attirando 1' attenzione su quella facoltosa coppia di mezza età. Ma tutto questo non si seppe e se quello che volevano era restare anonimi, così sarebbe stato, almeno per il momento.

La nave gettò l'ancora al largo di Cherbourg con un'ora di ritardo rispetto al programma, alle 18.30 ora locale, e ripartì circa novanta minuti più tardi, dopo aver imbarcato dalle due navi ausiliarie i passeggeri, i

bagagli e le merci che venivano spedite. Tredici fortunati passeggeri di prima classe, sette di seconda e forse anche due di terza, che avevano voluto solo traversare il canale della Manica, vennero trasferiti a terra, al sicuro. Rimane una suggestiva immagine della nave ormeggiata al largo di Cherbourg nell'oscurità crescente, con le luci che risplendevano sui sette ponti, e l'aspetto in generale era quello che avrebbe avuto se osservata dalla scialuppa di salvataggio dopo lo scontro; l'illustrazione non è del tutto precisa: c'è del fumo che esce dal quarto fumaiolo verso poppa che, più che un comignolo, era un ventilatore.

Un fochista, bisognoso d'aria o semplicemente per divertimento, si arrampicò per la scaletta interna di questo finto fumaiolo, durante la breve e ultima sosta del *Titanic* a Queenstown. L'improvvisa comparsa del suo volto annerito dal carbone sulla sommità dell'alto fumaiolo fece ridere alcuni di quelli che lo videro mentre altri, inevitabilmente, lo considerarono un cattivo presagio, addirittura una manifestazione mefistofelica. Anche Queenstown era troppo piccola per una nave così grande; quindi il *Titanic* gettò l'ancora a tre chilometri di distanza, in mare, e attese l'arrivo di due piroscafi ausiliari, divisi per classi come sempre e appropriatamente battezzati *America* e *Ireland.* 120 passeggeri, tutti di terza classe, eccetto 7 di seconda, salirono a bordo nell'ultimo porto di sosta prima di New York.

Furono imbarcati anche 1.385 sacchi di posta, indice dell'elevato numero di emigrati irlandesi che vivevano negli Stati Uniti.

Sbarcarono soltanto sette passeggeri, tutti di seconda classe, e sei di essi costituivano un gruppo. Tra questi ultimi vi era Francis Browne, insegnante che studiava per diventare sacerdote della Compagnia di Gesù, nonché appassionato fotografo; a lui si devono le ultime immagini scattate a bordo della nave tra cui l'ultima foto, ancora esistente e adeguatamente drammatica, che ritrae il capitano Edward John Smith mentre guarda in basso dall'alta plancia.

Le navi ausiliarie raccolsero anche alcuni sacchi di posta provenienti dall'Inghilterra. Su queste navi vi era un confuso andirivieni di passeggeri, giornalisti, uomini dell'equipaggio e ufficiali che venivano registrati da Browne e immortalati dal fotografo del «Cork Examiner»; un certo John Coffey approfittando della confusione sgattaiolò su una nave ausiliaria, non visto dalle macchine fotografiche, con l'intenzione di abbandonare il *Titanic.* Coffey, fochista ventiquattrenne, si nascose nella pila dei sacchi

postali, riuscendo così a tornare a terra di nascosto.

In base all'elenco dell'equipaggio aveva lavorato *sull'Olympic* e viveva al n. 12 di Sherbourne Terrace. Lo spazio relativo all'indirizzo fornisce soltanto il numero civico e la strada, perciò si pensò semplicemente che fosse di Queenstown. Tuttavia molto più probabilmente era di Southampton, dato che il registro del personale di bordo indica chiaramente città e via di tutti i componenti, fatta eccezione per la parte più numerosa dell'equipaggio, che proveniva da Southampton. Sulla pagina dove era elencato il nome di Coffey, in corrispondenza di tutti i nomi mancava il nome della città, tranne per l'ultimo dove l'impiegato aveva aggiunto a mano il nome della città, Liverpool (a differenza della parte restante dell'indirizzo, scritta dal membro dell'equipaggio stesso).

I dati indicavano anche che Coffey era nato a Queenstown, il che suggerisce che si fosse fatto assumere sul *Titanic* probabilmente dopo un lungo periodo di inattività causata dallo sciopero dei minatori di carbone, o per andare a casa gratuitamente in vacanza o per regolare alcune questioni personali o di famiglia. Purtroppo Coffey scomparve presto senza lasciare tracce. Ovviamente non era impaurito dal mare o dal duro lavoro di fochista dato che proprio con questa mansione si imbarcò pochi giorni dopo sul *Mauretania,* quando la nave della Cunard si fermò a Queenstown: questa è l'ultima cosa che si sa di lui. Come sia riuscito a imbarcarsi su un'altra nave senza far firmare il suo libro paga prima di lasciare il *Titanic* non si sa: forse quest'uomo dalle mille risorse non ebbe problemi a imitare una firma sul suo certificato di sbarco. Oppure nel suo ruolo di fochista aveva visto qualcosa che lo aveva convinto che sarebbe stato meglio per lui non trovarsi a bordo del *Titanic*... Purtroppo tutti i tentativi fatti a nostro nome da John Clifford presso la biblioteca del «Cork Examiner» non sono riusciti a recuperare altre informazioni su John Coffey, ultimo disertore del *Titanic,* il ragazzo di Queenstown che perlomeno visse un altro giorno che gli permise di fare il fochista su un'altra grande nave.

A Queenstown EJ. Sharpe, commissario immigrazioni del posto, controfirmò il "rapporto di esame della nave per emigranti" rilasciato da Carruthers a Belfast. Compilò anche l'ultimo "certificato di autorizzazione" su cui veniva indicato il numero totale di persone a bordo. Ovviamente ignaro della diserzione di Coffey, ancora una volta riportò che i membri dell'equipaggio erano 892. I passeggeri erano 1.316 per un totale di 2.208 persone a bordo. Ne contò 606 in prima classe e in seconda, 710

in terza. Una delle principali curiosità della tragedia, irritante poiché non dimostrabile con i fatti, è che il numero dei presenti a bordo non è mai stato stabilito con certezza. Stando al rapporto dell'inchiesta britannica l'equipaggio si componeva di 885 persone (66 di coperta, 325 per la sezione macchine, 494 camerieri e inservienti) e includeva gli otto musicisti tra i passeggeri il cui numero totale è uguale a quello dato da Sharpe: 1.316. Secondo la White Star e Sharpe l'equipaggio era composto di 892 persone e la differenza riguardava essenzialmente il reparto di coperta, con un totale di 73 persone sugli elenchi di Sharpe e della White Star, ma sono solo 65 sul rapporto dell'inchiesta britannica. Forse quest'ultimo non aveva contato i sette "assistenti di bordo e impiegati" o gli ufficiali di coperta, ma sembra avesse incluso il capitano Smith.

Mentre la nave era ormeggiata al largo di Queenstown, J. Bruce Ismay, come lui stesso ammise, cercò il primo ufficiale di macchina, Joseph Bell, che aveva lavorato nel viaggio più recente *dell'Olympic,* per una discussione privata. Nessun altro era presente e quindi non vi sono testimoni dell'incontro. «Era nostra *[sic]* intenzione, se ci fosse stato bel tempo lunedì pomeriggio o martedì, far viaggiare la nave alla massima velocità», disse all'inchiesta americana all'apertura dei lavori a New York. Ammise di non aver consultato il capitano Smith né a questo riguardo né su nessun altro aspetto della conduzione della nave; né il capitano lo aveva consultato su questi argomenti. E poi aggiunse: «Poiché il *Titanic* era una nave nuova, gradatamente *noi* ne stavamo migliorando l'efficienza». Si noti l'uso del "noi". Chiamato nuovamente a testimoniare il decimo giorno a Washington, Ismay negò ogni tentativo di influenzare il capitano sulla conduzione della nave.

Ismay disse all'inchiesta britannica che "massima velocità" significava procedere a settantotto giri ma la frase «nostra intenzione» proferita nell'inchiesta americana sei settimane più tardi, era stata mutata in «l'intenzione» durante l'inchiesta britannica, dove negò la responsabilità dell'idea di far effettuare al *Titanic* una prova di velocità. Ma in seguito dichiarò che: «noi *[sic]* l'avremmo portata alla massima velocità il lunedì successivo»; che *l'Olympic* aveva raggiunto i 22,75 nodi in condizioni perfette e che «noi *[sic]* speravamo che [il *Titanic]* facesse un po' meglio». Ismay, capo esecutivo della compagnia e delle altre consociate di cui era proprietario, che viaggiava gratuitamente (ma affermò che questo privilegio gli sarebbe stato concesso anche dall'eterna rivale, la Cunard)

con il proprio personale, alloggiato nella cabina più lussuosa disponibile a bordo, insistette ugualmente in occasione dell'inchiesta britannica sul fatto che egli era soltanto un comune passeggero, una dichiarazione che fu accolta con incredulità dal procuratore generale.

Dati i presupposti, si può senza dubbio dare il giusto credito agli accenni fatti dai superstiti secondo cui la nave stava tentando di superare il record di velocità di 27,4 nodi, ottenuto nel 1907 dal *Mauretania.* Questo transatlantico, detentore del Nastro Azzurro per la traversata più veloce, aveva rispetto *l'Olympic* due terzi in meno della stazza lorda e tre quarti in meno di tonnellate di dislocamento, ma poteva vantare turbine che producevano 70.980 cavalli vapore contro i 46.640 prodotti dai due meno efficaci motori alternati e dalla turbina che muovevano la più mastodontica *Olympic.* Ismay stesso fece notare che non era possibile anticipare l'arrivo cerimoniale del *Titanic* che avrebbe dovuto giungere a New York alle prime ore di mercoledì 17 aprile. In realtà spesso le navi arrivavano anche con 12 ore di anticipo, ma in questo caso sarebbe stato imbarazzante, visto che si trattava di un viaggio inaugurale con cui la White Star sperava di farsi buona pubblicità dopo gli ultimi problemi che avevano disturbato la compagnia (sciopero del settore del carbone, perdite sull'*Olympic).* Tuttavia proprio l'*Olympic,* comandata nel viaggio inaugurale dallo stesso capitano Smith, era arrivata al largo di New York con varie ore di anticipo che però fu colmato da un lungo ritardo dovuto alla quarantena prima dell'attracco. Tali considerazioni non avrebbero impedito una breve corsa a tutta forza del *Titanic,* che avrebbe potuto rientrare nei tempi stabiliti rallentando più tardi durante il viaggio.

Superare l'*Olympic* era senza dubbio l'intenzione di Ismay, che richiese la collaborazione del capitano Smith e del primo ufficiale di macchina Bell. Giorno dopo giorno la nave aumentò la sua velocità e domenica 14 aprile vennero accese anche le tre ultime caldaie delle ventiquattro presenti sulla nave, permettendo di raggiungere, come si stabilì in seguito, una velocità di 22,5 nodi; le ultime 5 caldaie ausiliarie dovevano essere aggiunte il giorno seguente per toccare la massima velocità (la nave aveva già raggiunto i 23,5 nodi tra Belfast e Southampton, ma allora aveva un carico leggero). La corsa avrebbe dovuto essere breve, poiché non c'era molto carbone in eccedenza. In ogni caso le persone che avrebbero dovuto garantire la sicurezza della nave, si concentravano sulla velocità invece che sul campo di ghiacci che si trovava sulla loro rotta.

Trascorse due ore a Queenstown, la nave salpò alle 13.30 di martedì 11 aprile. Il passeggero di terza classe Eugene Daly aveva portato a bordo la propria cornamusa irlandese e sulla passeggiata di terza classe a poppa suonava "Il lamento di Erin" mentre la nave si lasciava alle spalle il paese natale, diretta verso l'America. Senza dubbio questa musica suscitò sentimenti confusi tra le persone che non la conoscevano ed è affascinante immaginare cosa pensassero di questo malinconico passeggero celtico gli emigranti olandesi, scandinavi, mediterranei e balcani.

Accadde poi un altro evento che pone seri dubbi sul fatto che Ismay fosse un "semplice passeggero" privo di alcuna responsabilità nella decisione di lanciare la nave a tutta velocità: alle ore 13.42 del 14 aprile, Smith ricevette un cruciale messaggio telegrafico dal *Baltic,* nave di linea della White Star; il capitano non soltanto mostrò a Ismay il messaggio che li avvertiva della presenza di ghiaccio sulla loro rotta ma lasciò che Ismay lo tenesse in tasca per cinque ore, invece di affiggerlo subito in bella vista nella sala nautica.

Il mistero centrale della saga del *Titanic,* che emerge tra le righe della montagna di prove spesso contraddittorie e della massa di opere sull'argomento, riguarda proprio il comportamento del capitano Smith: perché quest'uomo, a capo della nave più grande e più famosa del mondo, *accelerò* lasciando le acque irlandesi e dirigendosi in una parte dell'Atlantico settentrionale nota per essere infestata dai ghiacci, che quell'anno erano molto più estesi e si erano spinti molto più a sud del solito?

Battere *l'Olympic* era senza dubbio l'ambizione più naturale per un uomo come Smith e ovviamente la sua posizione era condivisa da Ismay; tuttavia accelerare la nave senza tener conto del pericolo dei ghiacci sembra così sventato che la decisione rimane ancora incomprensibile.

Per la Groenlandia quello era stato l'inverno più mite degli ultimi trent'anni e così anche per l'estremo nord. Di conseguenza vi erano molti più iceberg, placche ghiacciate galleggianti e banchi di ghiaccio che si staccavano e si spostavano verso sud, spinti dalla fredda corrente sottomarina del Labrador, e verso nordest sospinti dal flusso della calda corrente del Golfo, venendo così a trovarsi sulle rotte transatlantiche stabilite dalle convenzioni internazionali. Durante il viaggio si sapeva che i ghiacci rappresentavano un pericolo insolitamente minaccioso: l'informazione era stata diffusa grazie al telegrafo e l'etere era pieno di

messaggi che ne riportavano l'avvistamento. Venne dimostrato oltre ogni dubbio nel corso dell'inchiesta britannica che la nave maledetta (come se si trattasse di un'entità distinta dai suoi ufficiali) ricevette perlomeno 6 avvertimenti della presenza di ghiacci nel corso del 14 aprile, l'ultimo giorno che trascorse sopra la superficie del mare. I testi dei messaggi sono riportati nel capitolo seguente.

Un avviso incorniciato dietro a un vetro nella sala nautica di ogni nave di linea della White Star richiamava l'attenzione degli ufficiali su una serie di principi: il primo di essi rammentava «l'importanza vitale di essere estremamente prudenti nella navigazione, *la sicurezza deve prevalere su qualsiasi altra considerazione*» (l'enfasi viene data dal documento stesso). Il regolamento della nave comprendeva l'ordine seguente:

> «Il capo ufficiale è responsabile, unitamente al comandante, della sicurezza e dell'adeguatezza della navigazione della nave ed è suo compito farlo presente al comandante se teme pericoli, in quel momento la sua responsabilità cessa. Qualsiasi negligenza in questo senso non sarà scusata».

Non abbiamo modo di sapere se Wilde, capo ufficiale, fece rimostranze a Smith ma se si sentiva a disagio prima dell'inizio del viaggio, anzi, ancor prima di unirsi all'equipaggio, certamente lo fu ancora di più quando venne a sapere, come certamente accadde, degli specifici avvertimenti della presenza di ghiacci, mentre la nave correva verso ovest. Il capo ufficiale, che ovviamente seguiva il capitano quando questi affondava con la propria nave, è una curiosa e misteriosa figura che raramente risalta in primo piano nelle due inchieste; ma quando i testimoni ne parlano, egli appare come una forte presenza, un uomo calmo, che supervisiona le operazioni di carico delle scialuppe, dominando l'indisciplina e il panico con la semplice forza della propria personalità. Non si tratta del tipo d'uomo che si lascia sopraffare da "strane impressioni" *prima* di assumere un incarico su una nave su cui non aveva mai lavorato prima: un *Titanic* nuovo di cantiere.

Dalla lettera di Wilde alla sorella risulta estremamente chiaro che non era felice di essere stato assegnato a quella nave e la sua opinione non venne modificata quando vi si imbarcò «per la prima volta», da quando la nave era ufficialmente pronta per il viaggio, il 2 aprile 1912. Il disagio di Henry Wilde è un altro dei curiosi e tormentati aspetti del mito del *Titanic.*

È possibile che abbia visto o udito qualcosa sfuggito all'attenzione di altri (ma probabilmente non al fuochista John Coffey)? Oppure questo imponente uomo ricco di esperienza, nel fiore degli anni, era soltanto un uomo superstizioso?

Il *Titanic* partì con un carbonile in fiamme, senza binocolo nella gabbia della vedetta, priva di scialuppe per metà dell'equipaggio e con un ufficiale capo a disagio, trascinato a bordo contro la propria volontà. Lui, il primo ufficiale e il primo ufficiale di macchina nonché una notevole porzione dell'equipaggio erano veterani *dell'Olympic* così come il capitano stesso. Quest'ultimo aveva permesso che la sua nave procedesse troppo velocemente in un canale stretto e poco profondo, riuscendo a mala pena, soprattutto grazie alla bravura del comandante di un rimorchiatore, a evitare un altro incidente. Sebbene il problema del rifornimento di carbone della nave fosse stato risolto a spese di altri vascelli, i passeggeri erano pochi e un numero consistente decise all'ultimo momento di non partire. Le ispezioni ufficiali furono superficiali; il principale rappresentante del proprietario si riunì in segreto con il primo ufficiale macchine, per progettare un test di velocità e si tenne in tasca, per cinque ore e mezza, un importante messaggio che avvertiva della presenza dei ghiacci. Né lui né il comandante né gli ufficiali (e tanto meno la Marina mercantile in genere) sembravano pensare che fosse necessaria una cautela particolare, sebbene tutti sapessero, prima di salpare, che la mastodontica nave era diretta verso un settore eccezionalmente ed estesamente ricoperto di ghiacci in un'area dove questi non avrebbero dovuto essere presenti in quel periodo dell'anno.

PARTE SECONDA
DURANTE I FATTI

«*La sicurezza di tutti coloro che sono*
a bordo prevale su qualsiasi altra considerazione
e vorremmo ricordare ancora una volta
a voi e a tutto il personale
che non si deve affrontare nessun rischio
che la prudenza permetterebbe di evitare [...]
scegliendo, in caso di dubbio, la rotta
della sicurezza.»

Istruzioni dell'IMM Company ai suoi capitani

«"Eccessiva fiducia", ecco una fonte particolarmente ricca di incidenti contro cui dovreste mettervi in guardia.»
Da un avviso incorniciato nella sala nautica

Capitolo Quarto
NEMESI SUI GHIACCI

Dopo essersi fermato solamente per dare un segnale di scuse a un motopeschereccio francese che stava per travolgere con la sua onda di prua, il *Titanic* si allontanò dalla terraferma nel primo pomeriggio dell'11 aprile, scomparendo dall'orizzonte dopo circa un'ora[1].

Nonostante gli avvertimenti che segnalavano la presenza di ghiacci nella parte nord-occidentale dell'Atlantico, nelle aree atlantiche orientali e centrali il tempo era splendido e la primavera meravigliosa. Il vento era leggero e moderato, l'intera giornata fu soleggiata, a eccezione della presenza di un piccolo banco di nebbia che scomparve dopo dieci minuti; l'assenza totale, quella notte, sia di nuvole sia della luna permise alle stelle di creare uno spettacolo fantastico e unico, raro per chi vive sulla terraferma.

Da mezzogiorno di giovedì 11 mezzogiorno di venerdì 12, periodo che comprese anche una sosta di due ore a Queenstown, la nave percorse 464 miglia marine (circa 860 chilometri) con i motori a 70 giri. La distanza percorsa venne affissa nella sala fumatori come richiedeva la tradizione dei transatlantici di linea. Date le condizioni atmosferiche non fu difficile per gli ufficiali stabilire la posizione esatta della nave, la *conditio sine qua non* della corretta navigazione, puntando i sestanti in direzione del sole ogni giorno a mezzogiorno. Il vascello non fece soste e percorse 519 miglia tra venerdì e sabato con i motori a *12* giri e 546 miglia tra sabato a domenica a 75 giri, raggiungendo una velocità inferiore di appena 3 chilometri orari rispetto alla migliore media giornaliera dell'*Olympic.*

Le lancette dell'orologio della nave venivano spostate indietro ogni giorno seguendo lo spostamento di latitudine che cambiava mentre avanzavano verso ovest (il fuso orario di New York era indietro di cinque ore rispetto a quello di Londra) così che la velocità media in nodi non era

così elevata come farebbero pensare i dati. Ma ogni giorno la velocità veniva aumentata in modo sistematico e questa accelerazione non venne modificata in alcun modo. Domenica pomeriggio erano in funzione 24 delle 29 caldaie e la nave raggiunse i *22,5* nodi nelle sue ultime ore; come si è visto, Ismay ebbe in qualche modo a che fare con la decisione di attivare lunedì le ultime cinque caldaie per vedere quale velocità avrebbero raggiunto con i motori a settantotto-ottanta giri. Era chiaro quindi che il *Titanic* avrebbe superato la *performance* della nave sorella.

Phillips, 24 anni, e Bride, *22,* gli operatori telegrafici, lavoravano con turni di sei ore ed erano impegnati a registrare i messaggi in arrivo e a trasmettere quelli in uscita. Inviare o ricevere messaggi telegrafici nel bel mezzo dell'Atlantico era un segno di distinzione pari al fare o ricevere una telefonata con un cellulare in un ristorante elegante anche se certo con minore disturbo per gli altri. Sebbene la tariffa minima fosse di 12,6 scellini pari a 3 dollari per dieci parole (quindi 9 penny o 35 cent per parola), un ladrocinio dato il valore del denaro all'epoca, i facoltosi passeggeri di prima classe si accalcavano per inviare un marconigramma dal *Titanic.* Ismay inviava messaggi di lavoro ai suoi uffici di Liverpool e a quelli di Southampton. A parte vari segnali di «buona fortuna» e i famosi avvertimenti della presenza di ghiacci ricevuti da altre navi in mare, il capitano Smith non ricevette altri messaggi. I messaggi in uscita vennero sospesi a partire dalle 23.00 di venerdì quando il trasmettitore si ruppe. Sei ore di intensi sforzi da parte degli operatori permisero di rimettere perfettamente in funzione l'apparecchiatura che ricominciò a essere utilizzata alle 5 del mattino di sabato, secondo quanto venne narrato da Bride.

Inviare messaggi era soltanto una delle varie distrazioni a bordo. Non c'era un gran panorama da osservare intorno alla nave, a parte il mare di giorno e le stelle di notte e qualche altra nave di passaggio. La compagnia di navigazione evitava di imporre feste, balli, danze e giochi, ma sulla nave vi era comunque un'orchestra di otto uomini, l'orchestra del *Titanic* con un vastissimo repertorio e un organo elettrico sul ponte A, dove si trovavano anche la sala da pranzo della prima classe e il salone fumatori. Queste sale, con le loro ricche e fastose decorazioni, erano degne dei più rinomati hotel e addirittura sul ponte delle scialuppe vi erano soffitti con le volte ad arco; vi era una cupola in vetro sull'entrata della prima classe che portava alla sala fumatori, e subito dopo si trovavano il bar e la veranda

con il giardino di palme. Era disponibile inoltre del materiale per organizzare, come volevano i passeggeri, dei giochi sul ponte.

Sul ponte F c'erano i bagni turchi e quelli "elettrici", aperti a signori e signore, in diverse ore del giorno, per la cifra di quattro scellini che consentiva anche l'accesso all'adiacente piscina di dieci metri per quattro. Il solo accesso alla piscina costava uno scellino. Un ponte più in basso, vicino all'ufficio postale, c'era un campo di squash con tanto di giocatore professionista a disposizione (Frederick Wright) dove mezz'ora di duro esercizio costava due scellini. La palestra di prima classe, ricca dei più moderni attrezzi, si trovava sul ponte delle scialuppe, a dritta del secondo fumaiolo. Attività meno faticose si concentravano nella sala di lettura e scrittura, vicino al salone. Vi erano ascensori per i passeggeri di prima e seconda classe.

Le strutture di seconda classe sulle "Olympic" erano lussuose quanto quelle di prima classe nei transatlantici della generazione precedente. Il salone fumatori sul ponte B si trovava proprio sopra alla grande biblioteca del ponte C. Anche nelle sale comuni della terza classe furono apportate delle innovazioni, per esempio nelle sale da pranzo vi erano le sedie al posto delle panche e i muri dipinti di bianco davano a questi locali un aspetto luminoso. C'erano due bar, uno sulla parte anteriore del ponte D e uno a poppa sul ponte C, vicino alla sala fumatori di terza classe; erano strutturati come un classico pub, con pannelli a muro in quercia, tavole in legno solido, sedie e panche. La "sala generale" con i suoi muri dipinti di bianco era abbellita da elementi in pino e vi era addirittura un pianoforte per chi volesse improvvisare una canzone. Tutte le classi avevano la propria passeggiata, ben divisa dalle altre, proprio come ogni altra struttura.

I pasti venivano rumorosamente annunciati da Bugler P.W. Fletcher ed erano serviti alla stessa ora (ovviamente in saloni diversi) per tutte le classi. Si poteva fare colazione tra le 8.30 e le 10.30; pranzare tra le 13.00 e le 14.30 e cenare tra le 18.00 e le 19.30. Il salone di prima classe era enorme e poteva accogliere 532 persone; si trovava al centro della nave sul ponte D. Il tavolo del capitano, a sei posti, era in posizione centrale nella parte anteriore di questo immenso salone che era il più grande spazio coperto sulla nave. Smith faceva colazione nelle sue stanze, a volte pranzava nel salone, da solo o con degli ospiti, e quasi sempre veniva visto all'ora di cena al proprio tavolo oppure ospite di qualche illustre

passeggero. La sera della domenica 14 cenò nel ristorante *à la carte* come ospite d'onore dei coniugi Widener di Filadelfia.

Il salone di seconda classe era molto più modesto e aveva posto per 394 passeggeri; i due saloni di terza classe sul ponte F potevano accogliere 473 persone per volta. Il ristorante *à la carte* era accessibile soltanto alla prima classe ed era sempre aperto dalle 8 del mattino alle 11 di sera. I passeggeri di prima classe, soprattutto americani, che sceglievano di utilizzarlo per l'intero viaggio invece della sala da pranzo ottenevano uno sconto di 15-25 dollari. Anche il Café Parisien era riservato alla prima classe e si trovava sul fianco destro del ristorante, sul ponte B ed offriva un luogo di incontro per persone d'alta classe. Tutti questi curatissimi luoghi per rifocillarsi venivano riforniti grazie a immense celle frigorifere.

La lista delle vivande stampata per la terza classe offriva porzioni abbondanti anche se la scelta era limitata, a seconda del giorno della settimana. Conformemente alle norme sociali e di classe del tempo i pasti principali venivano chiamati "dinner" ("cena") e "tea" ("tè") invece di "lunch" ("pranzo") e "dinner" ("cena"). Per colazione venivano serviti cereali, aringhe affumicate o uova sode, pane, marmellata, tè o caffè; "dinner", il pasto principale di mezzogiorno per le classi inferiori, consisteva di: minestra, un piatto forte come maiale arrosto con contorno, dolce e frutta; per "tea", nel tardo pomeriggio, c'erano pane o focaccine dolci, frutta cotta o altri dessert leggeri e tè. Più tardi veniva servito uno spuntino leggero ("supper") con formaggio e biscotti o farina d'avena e caffè.

La colazione nella prima e nella seconda classe era estremamente ricca ed elaborata; la qualità e la quantità dei cibi nella seconda classe erano comunque ottime, anche se il menù era un po' più semplice. La domenica il "dinner" (che a differenza della terza classe in questo caso era il pasto serale) consisteva di brodo, pesce, pollo al curry con riso, agnello o tacchino arrosto con contorno di verdure e patate o riso, vari dessert, noci, frutta, formaggio e caffè (sono rimasti menù di ogni tipo, per questo non è stato necessario ricorrere a quelli *dell'Olympic).* La cena di sette portate che si svolse nella stessa sera nel salone di prima classe comprendeva *hors-d'oeuvre* diversi od ostriche; due minestre a scelta; salmone; filetto; pollo o stufato; agnello; anatra o vitello arrosto con verdura; una scelta di quattro pietanze leggere e quattro dolci. Il ristorante *à la carte* offriva una scelta simile a quella che si poteva trovare sulla terraferma, nei locali di

Londra come il "Café Royal" o il "Savoy Grill" tanto amati dai passeggeri di prima classe: la cucina era internazionale ma con un accento inglese. Birra alla spina tedesca era disponibile per 6 penny per *pint* (boccale da mezzo litro circa) nel salone di prima classe. In tutta la nave era possibile acquistare vino e birra in bottiglia.

Mentre i passeggeri, viziati dal personale di bordo in funzione della classe di appartenenza, mangiavano, bevevano, sonnecchiavano, passeggiavano, facevano esercizio, chiacchieravano, ascoltavano musica o semplicemente osservavano il mare, il personale di coperta e delle sale macchine si era ormai abituato alla routine di lavoro. Intorno all'ora della pausa mattutina per il caffè il capitano Smith riceveva i rapporti giornalieri da parte dei vari capi dei servizi: ufficiale capo, capo commissario di bordo, capo cameriere, capo medico, primo ufficiale macchine; dopo di che in alta uniforme, e scortato dai suoi assistenti, effettuava il giro della nave per l'ispezione, che rientrava tra i compiti quotidiani dei comandanti della White Star, tranne la domenica: egli doveva ispezionare la nave dalla plancia alle caldaie, da prua a poppa, attraverso le sale comuni e le strutture di tutte le tre classi.

Sulla plancia i tre ufficiali superiori dirigevano, alternandosi, i turni di guardia, sotto la supervisione del comandante, che ufficialmente era sempre in servizio e a disposizione. Gli ufficiali di vedetta sulla plancia erano assistiti da quelli di grado inferiore, che si alternavano secondo turni di quattro ore. Gli ufficiali di grado superiore avevano quattro ore di turno e otto di riposo ma erano investiti di altre responsabilità, di cui si occupavano quando non erano di turno; il capo ufficiale, per esempio, era responsabile del giornale di bordo che andò perso nel disastro. Il giornale avrebbe potuto essere assegnato a uno degli ufficiali salito sulle scialuppe; di fatto i sospetti dei sostenitori della teoria della cospirazione appaiono fondati: perché il giornale di bordo non venne messo in salvo vista la lunga agonia della nave e l'ovvia importanza della registrazione dei dati?

Il secondo ufficiale sembrava essere responsabile del posto d'osservazione. Chi deteneva questa mansione originariamente, David Blair, aveva messo nella gabbia il *suo* binocolo e quando lasciò Southampton, stando a ciò che fu detto, il binocolo venne riposto nella sua cabina. Il suo successore, Lightoller, si trovava nella mensa ufficiali quando la vedetta George Symons andò a cercarlo e gli chiese di riavere il binocolo; gli venne però detto che non ve ne erano di disponibili. Symons

disse che Lightoller era andato nella cabina del primo ufficiale Murdoch ma non aveva trovato il binocolo; sarebbe stato meglio se avesse cercato nella propria stanza quello originariamente dato da Blair alle vedette. Lightoller disse anche che quando aveva menzionato la richiesta della vedetta al capo ufficiale Wilde, questi gli rispose che la faccenda era «sotto controllo». La continua assenza di binocolo dalla gabbia senza dubbio suscitò un comprensibile nonché persistente risentimento tra le vedette (ma potrebbe anche essere stato di conforto per Fleet, che avvistò l'iceberg qualche secondo troppo tardi per salvare la nave); tuttavia le cose furono lasciate come stavano.

Il malcontento di Fleet potrebbe avere avuto anche un'origine più profonda e allarmante. Nel 1993 George M. Behe, vicepresidente della American Titanic Historical Society, dimostrò, con un'argomentazione decisa e dettagliata, che Fleet aveva comunicato la presenza di ghiaccio davanti alla nave per *ben tre volte* nell'arco della mezz'ora che precedette l'avvertimento ufficiale, quasi subito seguito dalla collisione, ma venne ignorato dagli ufficiali di turno Murdoch e Moody[8]. Behe citava in questa sede voci raccolte da vari testimoni che sentirono Fleet raccontare l'episodio dopo il salvataggio con una versione decisamente diversa da quella riferita in occasione delle due inchieste ufficiali. Lui e il suo secondo, Lee, vennero uditi mentre raccontavano che il primo ufficiale Murdoch si era sparato, proprio per aver ignorato i loro primi avvertimenti. Tuttavia, sottolinea Behe, queste dichiarazioni avevano lo stesso valore dei pettegolezzi che circolavano sulla nave soccorritrice, il *Carpathia.*

Continua ipotizzando, anche se in base a prove meno concrete, che a Fleet venne offerta la sicurezza economica dalla White Star, in cambio dell'omissione del racconto di questi primi avvertimenti nel corso delle inchieste. Fleet fu senza dubbio uno strano testimone, decisamente sulla difensiva per non dire paranoico, ovviamente sotto stress e sotto l'occhio vigile di Ismay. Una vita infelice dopo il disastro terminò nel 1965 con un suicidio quando aveva 77 anni, trent'anni dopo essersi ritirato in coincidenza con lo smantellamento *dell'Olympic,* l'ultima nave su cui prestò servizio. E' possibile che si sentisse in colpa per la sciagura o se non altro per essere sopravvissuto, come spesso accade a chi si trova coinvolto in una catastrofe, soprattutto se vi ha svolto un ruolo chiave.

Meno teorico è il resoconto di Behe quando riporta di una supposta confessione da parte di Robert Hitchens, timoniere al momento della

collisione, a cui era stato offerto un lavoro ben pagato se avesse taciuto alcuni eventi non meglio specificati, verificatisi sulla plancia del *Titanic.* Divenne capitano di porto a Città del Capo, in Sud Africa, dove riferì la presunta dichiarazione a un marinaio inglese di una nave che vi fece sosta nel 1914. Nessuno sulla plancia poteva non aver udito gli avvertimenti lanciati dalla gabbia.

I primi avvertimenti che, a nostra conoscenza, raggiunsero la plancia del *Titanic* e di cui il capitano prese atto domenica 14 aprile, provenivano dal *Caronia,* nave appartenente alla compagnia Cunard (capitano Barr): «[Al] Capitano, *Titanic.* Navi dirette a ovest riferiscono presenza ghiacci; piccoli iceberg e banchi di ghiaccio a 42° nord da 49° a 51° ovest, 12 aprile. Saluti - Barr». Il *Titanic* aveva raggiunto latitudine nord 43°35' e longitudine ovest 43°50' quando, alle 9 di domenica mattina, aveva ricevuto questo avvertimento risalente a due giorni prima. Ma l'area indicata era soltanto poche miglia a nord rispetto alla sua rotta e bisognava considerare anche lo spostamento costante di 1,5 nodi verso sud. Lo stesso Smith dettò la conferma di aver ricevuto il messaggio, come anche per quello successivo.

Il secondo avvertimento di quella giornata venne consegnato al capitano alle ore 13.42, quando la nave era a 42°35' nord, 45°50' ovest. Proveniva dal *Baltic,* una delle navi di cui era stato comandante: «[Al] capitano Smith, *Titanic.* Avuti venti moderati, variabili, tempo bello e scoperto dalla partenza. Motonave greca *Athinai* riferisce passaggio iceberg e grandi quantità di banchi di ghiaccio oggi a 41°51' lat. N e 49°52' long. O [...] Auguri a lei e al *Titanic* - il comandante». Questo avvertimento faceva riferimento a un'area ancor più vicina alla rotta della nave e alla posizione che la nave stessa diede in seguito alla collisione.

«Sembra che il capitano abbia consegnato il messaggio del *Baltic* al sig. Ismay quasi subito dopo averlo ricevuto», dice il rapporto britannico. Questo venne fatto senza dubbio per far sapere a Ismay che si prevedeva la presenza di ghiacci ed egli affermò che da quel messaggio dedusse che avrebbero raggiunto i ghiacci «quella notte». Ismay mostrò il messaggio a due signore ed è quindi probabile che molti passeggeri ne fossero venuti a conoscenza. Dice il commissario del naufragio: «Questo messaggio, a mio avviso, avrebbe dovuto essere affisso nella sala nautica non appena ricevuto. *Invece rimase in possesso del sig. Ismay sino alle 19.13, quando il comandante gli chiese di restituirglielo. Allora venne affisso nella sala nautica* [corsivo dell'autore].»

«Ciò avvenne molto prima rispetto al momento in cui il vascello raggiunse la posizione registrata nel messaggio [di SOS]», continuarono a spiegare il commissario e il presidente dell'inchiesta, lord Mersey. «Penso che non fosse normale che il comandante si separasse dal documento e non corretto che Ismay lo trattenesse». Tuttavia un attimo dopo, Mersey accettava senza discutere il fatto che questo "incidente" non avesse inciso sulla navigazione del *Titanic* impostata da Smith, anche se in questo modo venne annullato qualsiasi eventuale dubbio residuo sul fatto che Ismay fosse un "comune passeggero"...

Ciò che colpisce non è che Ismay, per noncuranza o di proposito, si sia tenuto il messaggio di avvertimento, quanto piuttosto la decisione di Smith di assegnarglielo e lasciare che se lo portasse via. Averlo letto ad alta voce, aver mostrato il foglio su cui era stato scritto, addirittura permettere al capo della compagnia di prenderlo e leggerlo da solo, tutto ciò sarebbe stato pienamente comprensibile. Ma lasciare il messaggio nella tasca di Ismay e allontanarsi per pranzo invece di recuperarlo ed esporlo nella sala nautica dove avrebbe dovuto trovarsi, è un fatto incredibile.

Nel frattempo il ghiaccio si avvicinava. La nave di linea tedesca, *Amerika,* comunicò alle 13.45 all'ufficio idrografico della Marina americana a Washington che essa aveva «passato due grossi iceberg a 41°27' N, 50°8' O il 14 di aprile». Questo ufficio fungeva da centro raccolta per messaggi che segnalavano la presenza di ghiacci, li registrava e li ritrasmetteva alle navi nell'Atlantico settentrionale. Il messaggio venne raccolto per cortesia dal *Titanic,* che avrebbe dovuto ritrasmetterlo a Washington via Cape Race, a Terranova, a cui la nave si avvicinò quella sera. Anche se non era indirizzato proprio al *Titanic,* il messaggio conteneva importanti informazioni per la navigazione e avrebbe dovuto essere messo in bella vista sulla plancia. Jack Phillips non ne parlò al suo assistente, Harold Bride, né lo consegnò a un ufficiale, come avrebbe dovuto fare secondo lo stesso Bride.

Alle 19.30 venne intercettato un altro messaggio inviato dal *Californian* (di cui si parlerà in seguito), nave della Leyland (compagnia della IMM), diretto all'*Antillian* della stessa compagnia di navigazione «...lat. 42°3' N, long. 49°9' O. Tre grossi iceberg cinque miglia a sud rispetto alla nostra posizione. Saluti Lord». Bride disse di averlo consegnato a un ufficiale, ma non ricordava a quale.

Alle 21.40, ora in cui Smith già si era ritirato, la nave ricevette un

messaggio dalla motonave *Mesaba* con un avvertimento diretto specificatamente a lei: "Da *Mesaba* a *Titanic* e a tutte le navi dirette a est. Presenza di ghiacci alla latitudine di 42° N a 41°25' N, long. 49° a 50°30' O. Avvistati grossi pack di ghiaccio e vari iceberg. Anche banchi di ghiaccio. Tempo buono, scoperto». L'area indicata circondava completamente il punto in cui la nave avrebbe incontrato il suo destino. Non esistono prove del fatto che il messaggio raggiunse il capitano o la plancia, c'è ogni ragione di credere che anche se così fosse stato, non avrebbe fatto differenza e Smith non avrebbe rallentato.

Il sesto avvertimento venne trasmesso con un segnale luminoso alle 22.30 dalla *Rappahannock* (Albert Smith ne era il comandante, nessun rapporto di parentela), una nave da carico britannica che passava poche miglia a nord, diretta a est, da Halifax; il suo timone era stato danneggiato dal ghiaccio: «Abbiamo appena sorpassato spesso banco di ghiaccio e vari iceberg». Sempre con un segnale luminoso il *Titanic* confermò di aver ricevuto il messaggio, prova del fatto che un ufficiale doveva esserne al corrente, dato che era stato dato ordine di rispondere: «Messaggio ricevuto. Grazie. Buona Notte».

Venticinque minuti più tardi il *Californian* inviò un messaggio direttamente al *Titanic:* «Bloccati e circondati da ghiaccio ...» ma venne interrotto bruscamente prima che la nave potesse dare la sua posizione: «Rimanete fuori, silenzio. State disturbando il mio segnale. Sto lavorando [comunicando] con Cape Race». Questo scambio di messaggio non venne riferito alla plancia ma di certo il capitano Smith ricevette domenica 14 aprile 1912 almeno due avvertimenti della presenza di ghiacci sulla sua rotta. Egli doveva sapere che la parte di oceano contrassegnata sulle carte dall'avvertimento «banchi di ghiaccio tra marzo e luglio» si trovava a circa venticinque miglia a nord della rotta transatlantica in direzione ovest che stava percorrendo; la carta mostrava anche una linea irregolare, da 100 a 300 miglia a *sud* della rotta del *Titanic,* con la specifica indicazione: «Iceberg avvistati vicino a questa linea in aprile, maggio e giugno.

Verso le 21.30, Lightoller, ufficiale di vedetta di turno fino alle 22 di domenica, ordinò a Symons e al suo secondo, Archie Jewell, di servizio sulla gabbia, di prestare molta attenzione ai ghiacci (comunque sempre senza l'aiuto del binocolo). L'ordine venne trasmesso dal sesto ufficiale, James Moody, accompagnato dall'istruzione di passarlo alla seguente coppia di vedette. Il secondo ufficiale aveva fatto un calcolo sommario

basandosi sull'avvertimento del *Caronia* e aveva concluso che avrebbero avvistato i ghiacci verso le 22 circa. Il sesto ufficiale fece un calcolo simile, probabilmente basandosi su un altro avvertimento o sulla segnalazione del *Baltic* e ottenendo così un risultato più preciso, secondo cui avrebbero raggiunto l'area infestata dai ghiacci verso le 23.

Una noiosa seccatura venne infine eliminata il sabato sera: l'incendio che da dieci giorni ardeva nella sala caldaie e di cui si è parlato nel capitolo precedente, fu finalmente spento. Il primo fochista Frederick Barrett riuscì, con i suoi colleghi e un'altra decina di aiutanti, *appositamente assunti a Southampton per questo scopo,* a eliminare tutto il materiale combustibile dal carbonile in fiamme. Il primo ufficiale di macchina Bell gli aveva detto che il gruppo di garanzia della Harland & Wolff, diretto da Thomas Andrews, voleva ispezionare il danno urgentemente. Barrett disse che il fuoco aveva annerito la paratia stagna numero cinque e che comunque «i getti d'acqua rimasero continuamente in funzione». Il capo fochista Charles Hendrickson disse che l'incendio era scoppiato a Belfast ma prima della partenza da Southampton non era stato fatto nessun tentativo di domarlo. La paratia era divenuta incandescente, sembrava bruciacchiata e deformata ma il danno venne coperto: «Ho semplicemente carteggiato la parte annerita e ho preso dell'olio nero e ve l'ho spalmato sopra» disse «perché avesse di nuovo l'aspetto di prima». È logico chiedersi per chi fosse stata adottata questa soluzione semplicistica. Il carpentiere navale Edward Wilding disse, nella sua testimonianza, che l'incendio avrebbe reso più fragile l'acciaio della paratia, proprio come avrebbe fatto una temperatura molto bassa.

Clement Edwards, della Dock, Wharf, Riverside & General Workers' Union suggerì, il venticinquesimo giorno dell'inchiesta, che la paratia numero cinque avesse lasciato entrare l'acqua perché era stata indebolita dal fuoco. Thomas Lewis, della British Seafarers' Union, era venuto a conoscenza dell'incendio e del danno subito dalla paratia solo interrogando Barrett, il terzo giorno dell'inchiesta britannica.

Nell'interessante dichiarazione finale del ventinovesimo giorno, Edwards suggerì che Smith avesse consegnato a Ismay il messaggio del *Baltic,* relativo alla presenza dei ghiacci, come tattica per persuaderlo a non effettuare il test di velocità programmato per il giorno successivo, lunedì 15 aprile (era forse il modo scelto dal capitano per dire al "proprietario" di rallentare?) e Ismay se lo tenne, con la speranza che tutti

se ne dimenticassero, in modo da poter comunque effettuare il test progettato. Questa ipotesi non era compatibile con l'idea dell'accondiscendente capitano Smith che si è finora delineata, ma almeno, come suggeriva Edwards, l'incidente dimostrava che Ismay non era un "semplice passeggero", come faceva anche supporre il fatto, sottolineato da Edwards, che egli si diresse sul ponte immediatamente dopo la collisione con l'iceberg.

Nel frattempo il *Titanic* viaggiava nell'Atlantico lungo la "Outward Southern Track", la rotta con direzione ovest, concordata e seguita dalle navi di linea tra il 15 gennaio e il 14 agosto di ogni anno. Secondo il regolamento della White Star ogni domenica mattina doveva essere compiuta un'esercitazione con le scialuppe di salvataggio, tuttavia questa norma non era molto rispettata. L'esercitazione, quella domenica, venne annullata a causa di un vento forte e continuo che però non durò a lungo: per il resto del giorno, eccezionalmente, l'unica brezza era quella prodotta dallo scorrimento della nave. Il capitano Smith non fece il giro di ispezione che era solito fare negli altri giorni della settimana e preferì condurre un servizio religioso nel salone di prima classe, iniziato alle 10.30 e durato 45 minuti: era l'unica occasione in cui i passeggeri delle altre classi inferiori avevano la possibilità di osservare l'opulenta sistemazione preparata per chi aveva più di loro. L'orchestra accompagnava gli inni. Dato che le scialuppe non erano sufficienti a contenere né tutte le persone a bordo né i soli passeggeri, un'esercitazione sarebbe forse stata più dannosa che benefica e sarebbe stata tutt'altro che rassicurante. La legge inglese non imponeva a Smith nulla in questo senso, e i fochisti in particolare, che nella White Star erano l'elemento dell'equipaggio più "indisciplinato", non consideravano questa attività supplementare come facente parte dei propri doveri Il quinto giorno dell'inchiesta britannica lo stivatore George Cavell disse senza mezzi termini che alla White Star non aveva mai fatto un'esercitazione con le scialuppe di salvataggio, tranne quando una nave si trovava, proprio di domenica mattina, nel porto di New York cioè nel momento e nel luogo in cui praticamente non vi erano più passeggeri da allarmare.

La rotta transatlantica stabilita e seguita dal *Titanic* era un "grande cerchio", da Fastnet Rock all'estremità sud occidentale dell'Irlanda a una posizione di latitudine 42° nord e longitudine 47° ovest, nota come "punto di svolta". Una rotta che descrive un ampio cerchio permette di percorrere

la distanza più breve tra due punti sul globo e in pratica è l'arco del cerchio che li unisce, il cui centro coincide con quello della terra. Le navi si sarebbero dirette sul "punto di svolta" con un'ampia rotta a sud ovest (esattamente S 62 O o 242° nel caso del *Titanic)* per poi virare ancora a ovest per raggiungere New York (S 86 O oppure 266° nel caso di specie).

Il capitano Smith lasciò istruzioni nel libro degli ordini per il turno di notte affinché gli ufficiali di guardia (tra cui vi sarebbe stato Wilde) effettuassero la svolta alle 17.50 di domenica 14 aprile, trenta minuti più tardi dell'ora prevista inizialmente. Supponendo, come è possibile fare in base alle prove, che la nave stesse viaggiando a una velocità non inferiore ai 22 nodi, avrebbe proseguito per altre 11 miglia sulla rotta precedente; in questo modo si sarebbe trovata due o quattro miglia più a sud al momento della svolta. Sarebbe stata più a sud e più a ovest rispetto ai ghiacci menzionati dal *Baltic* e ancor più a sud dei ghiacci segnalati dal *Caronia.* Ma tenuto conto degli avvertimenti che segnalavano sulla rotta del *Titanic* la presenza di campi di ghiaccio a 78 miglia, e probabilmente anche oltre, la variazione di rotta era troppo piccola per dedurre che si trattasse di una manovra consapevole del capitano Smith per evitare i ghiacci: al momento della collisione il vascello si trovava ad appena due miglia a sud rispetto alla rotta abituale. Se il capitano avesse realmente voluto stare lontano dai ghiacci, sarebbe stato più logico effettuare una virata decisa a sud ovest, lontano dalla piattaforma continentale al largo di Terranova e della Nuova Scozia e poi, poco dopo, un'altra a ovest.

Lightoller sostituì Wilde alle 18.00 di domenica; il sesto ufficiale James Moody prese servizio alle ore 20.00. Il termometro con cui venne rilevata la temperatura quella sera presto indicava un poco invitante «43 gradi Fahrenheit» (circa 6°C), inoltre la temperatura sarebbe calata ancora. Il primo ufficiale Murdoch stava facendo la sua ronda: alle 19.15 notò che il portello del boccaporto frontale del castello di prua era parzialmente aperto e vi filtrava della luce. Ordinò a Samuel Hemming, un addetto alle lampade di bordo, di chiuderlo per non disturbare la visione notturna delle vedette sulla plancia e nella gabbia. Alle nove di sera la temperatura era decisamente fredda, era scesa a 33°F (pari 0°C), dieci gradi di meno in due ore.

A quell'ora Smith stava cenando con i Widener. Il capitano aveva mostrato a Lightoller il messaggio ricevuto dal *Caronia* durante il giorno perciò questi pensò, come si è visto, che si sarebbero trovati di fronte ai

ghiacci circa alle 21.30. Il sesto ufficiale Moody pensò invece che li avrebbero incontrati alle ore 23.00. Lightoller, che lo negava, oppure uno degli ufficiali più giovani, di servizio sulla plancia, dovevano aver ricevuto da Harold Bride, verso le 19.30, il messaggio inviato dal *Californian all'Antillian,* intercettato e portato in coperta dal telegrafista. A questo punto del viaggio il ghiaccio si trovava ad appena cinquanta miglia davanti alla nave. Alle 20.40 Lightoller avvertì il carpentiere di bordo, J. Maxwell, responsabile delle taniche di acqua dolce, che l'acqua avrebbe potuto congelarsi a causa della temperatura di appena 31°F, cioè di mezzo grado sotto gli 0°C, punto di congelamento per l'acqua dolce ma non per l'acqua marina. Un messaggio simile venne trasmesso anche al primo ufficiale di macchina Bell, che avrebbe dovuto controllare l'acqua delle caldaie.

Smith si scusò con i Widener e i loro illustri ospiti, tra cui i Thayer e il maggiore Butt, lasciò presto il loro tavolo e salì sul ponte dove arrivò verso le nove; parlò con Lightoller per circa una ventina di minuti. «Non c'è molto vento», disse il capitano. «No, veramente; calma piatta», rispose il secondo ufficiale. «Calma piatta», ripeté Smith. Tutti i testimoni interrogati su questo aspetto durante l'inchiesta britannica ammisero che simili condizioni erano così rare nell'Atlantico settentrionale che probabilmente non le avrebbero più riviste in tutta la loro vita in mare. Lightoller manifestò ad alta voce il dispiacere per il fatto che non ci fosse nemmeno una leggera brezza mentre stavano entrando nella regione dei ghiacci, poiché ciò significava che non ci sarebbe stata alcuna increspatura fosforescente sull'iceberg che avrebbe aiutato a rivelarne la presenza. I due ufficiali parlarono degli altri segnali che potevano rivelare la presenza di iceberg, per esempio il riflesso che avrebbe potuto essere prodotto dalle luci della nave stessa o dalle stelle, dato che non c'era la luna. Anche se un iceberg mostrava soltanto il suo lato "blu" cioè quello oscuro (per esempio se si era appena rovesciato) almeno sarebbe stato possibile individuarne il bianco contorno. In quella notte calma e chiara Lightoller sperava di poter avvistare un iceberg, anche se piccolo, a una distanza di 1,5-2 miglia e così avrebbe avuto tutto il tempo per evitarlo. Non si parlò invece delle segnalazioni relative alla presenza di ghiacci o dei diversi calcoli fatti dai due ufficiali di coperta per prevedere quando li avrebbero incontrati. Verso le 21.20 Smith annunciò che intendeva ritirarsi per la notte ma sarebbe rimasto a riposare vestito nella cuccetta della sala nautica. All'ufficiale di guardia disse: «Se vedete qualcosa di strano, ditemelo; sarò qui dentro».

Per Lightoller ciò significava chiaramente che il capitano voleva essere chiamato qualora fosse stato avvistato un iceberg. Il contesto della loro discussione in realtà non permette di trarre conclusioni diverse.

Alle 21.30 Lightoller disse a Moody di ordinare ai due uomini nella gabbia, Jewell e Symons, «di fare molta attenzione al ghiaccio, soprattutto a piccoli pezzi vaganti o piccoli iceberg» e di riferire l'avvertimento anche a chi avrebbe fatto il turno dopo di loro, cioè Fleet e Lee, che avrebbero iniziato alle 22.00. In quel momento il primo ufficiale Murdoch diede il cambio a Lightoller a capo della plancia; la temperatura dell'aria era freddissima; il solcometro "Cherub" indicava che la nave aveva coperto quarantacinque miglia nelle ultime due ore, con una velocità media di 22,5 nodi. Il cielo era limpido e senza vento, il mare assolutamente calmo. Moody era di turno. Dalle azioni e dalle conversazioni di questi tre ufficiali e del loro comandante si intuisce che fossero pienamente consapevoli del fatto che si stavano avvicinando ai ghiacci e in modi diversi si erano preparati agli eventi. Il capitano aveva ritardato la virata, probabilmente per cautela e aveva lasciato istruzioni per essere svegliato se si fosse manifestato qualsiasi problema; Murdoch chiuse il portellone che si trovava 15 metri sotto la gabbia; Lightoller ordinò di fare particolare attenzione a partire dal momento in cui, secondo le sue previsioni, avrebbero incontrato i ghiacci; Moody aveva calcolato che il ghiaccio sarebbe apparso in qualsiasi momento a partire dalle 23. Alle 22.30 la temperatura era ancora bassa e aveva insolitamente raggiunto i 31°F, cioè circa 0°C, una temperatura a cui, come si ricorda, il metallo dello scafo raggiungeva la massima fragilità.

Secondo Fleet e Lee, le due vedette di turno (ma la loro dichiarazione fu sostenuta nelle due inchieste solo da un altro testimone), alle 23.30 una nebbia leggera ma consistente apparve davanti alla nave. Essi non ne riferirono la presenza. Dieci minuti più tardi, senza consultare il collega, Frederick Fleet improvvisamente allungò il braccio e suonò la campana a morto del *Titanic,* tre colpi dalla gabbia indicavano la presenza di un oggetto morto davanti alla nave. All'inchiesta americana disse di aver visto «una massa nera [...] leggermente più alta della sommità del castello di prua», quindi alta più di 15 metri. Durante l'inchiesta britannica insisté nel confermare la presenza di una leggera nebbia nei dieci minuti che precedettero la collisione e di "leggera foschia" parlò anche il suo compagno, Reginald Lee, come anche il fochista, Alfred Shiers che non

essendo in servizio in quel momento, venne sul ponte a vedere: «L'iceberg era avvolto nella nebbia». Mersey scelse di non credere alle loro dichiarazioni.

Mentre suonava la campana, Fleet telefonò al ponte che si trovava 23 metri più a poppa; rispose il sesto ufficiale Moody.

Fleet: «Sei tu?»
Moody: «Sì, che cosa vedi?»
Fleet: «Iceberg davanti a noi!»
Moody: «Grazie». Poi, rivolto al primo ufficiale Murdoch: «Iceberg davanti a noi!»
Murdoch, rivolto al timoniere Hitchens: «Tutta a dritta!»

Nella testimonianza data il dodicesimo giorno a Londra, Lightoller suggerì, con sorpresa di tutti, che il *Titanic* avesse iniziato a virare a babordo *prima* che Fleet suonasse dall'alberatura; ma Lightoller era a letto in quel momento e non era in contatto con la plancia. Il timoniere Robert Hitchens, 30 anni, al timone dalle 22.00, girò la ruota al massimo, tentando una virata a sud di 40°, appena 3 punti e mezzo di bussola, partendo dalla posizione precedente di 289° o "nord settantuno ovest". Nel frattempo Murdoch stava ordinando «Stop» e «Indietro tutta» con il telegrafo della sala macchine; nel turbinio delle azioni spinse per dieci secondi un campanello per avvertire tutti quelli di sotto della sua intenzione di chiudere le paratie stagne e poi spinse l'interruttore che, appunto, le avrebbe fatte chiudere automaticamente.

Era troppo tardi per tutto. Passarono circa quaranta secondi dall'avvertimento di Fleet e la nave aveva virato di circa due punti di bussola (22,5°) a babordo, più che sufficienti, purtroppo, perché lo scontro non fosse frontale.

Un rilievo o qualche altra sporgenza sottomarina dell'iceberg strisciò sul lato dello scafo, circa 3 metri sopra alla chiglia, causando danni diffusi su una lunghezza di circa 90 metri, con fessure larghe pochi centimetri. Nave e ghiaccio rimasero a contatto al massimo per dieci secondi; la nave aveva percorso circa 450 metri nel tempo trascorso dal momento dell'allarme a quello dell'impatto. Si ricorderà che, durante le prove, per fermarsi quando procedeva alla velocità di 20 nodi, c'erano voluti alla nave 780 metri. Le prove dimostrano che Fred Fleet vide l'iceberg quando era ad appena 450

metri di distanza dalla nave.

Quello che i passeggeri e l'equipaggio avvertirono al momento della collisione, dipese dal luogo in cui si trovarono, dalle loro esperienze in mare e dalla loro immaginazione; molti però non si accorsero di nulla, perché dormivano nel momento in cui il *Titanic* fu danneggiato senza scampo.

Il terzo ufficiale, Herbert Pitman, disse, all'inchiesta americana, che ebbe l'impressione di «una catena fatta scorrere su un verricello». A Londra disse che gli sembrò che venisse calata un'altra ancora.

Il maggiore Arthur Peuchen, della Guardia Nazionale canadese, «ebbe l'impressione che una forte ondata avesse colpito la nave. Essa tremò [...]».

Lightoller ebbe varie occasioni per descrivere l'impressione che aveva avuto dell'impatto, addirittura in un libro. Ma la sua prima occasione fu all'inchiesta americana (come nel caso dei due personaggi sopracitati): «Un leggero colpo, un leggero tremore, un suono stridente». A Londra divenne «uno stridente suono metallico [...] un leggero urto», non esattamente violento.

La signora J. Stuart White, una passeggera, disse con un paragone fantasioso ma che rendeva bene l'idea: «Era come se stessimo passando sopra migliaia di biglie». George Harder, anch'egli passeggero a bordo, udì semplicemente «un vago rumore sordo».

Le impressioni furono altrettanto varie e più numerose in occasione dell'inchiesta britannica. Il marinaio scelto Joseph Scarrott fu molto preciso e disse di aver avvertito un movimento in senso contrario, «solo un tremore».

La reazione di chi era sottocoperta fu differente. Il fochista George Beauchamp, che allora era nella sala caldaie numero dieci, disse che lo scontro produsse «un boato simile a quello di un tuono».

James Johnson, cameriere nel salone di prima classe, disse: «Non sentii quasi nulla; pensavamo che la nave avesse perso un'elica o qualcos'altro e qualcuno mise in giro la voce "un altro viaggio a Belfast [per riparare il danno imprevisto]"». Ovviamente si trattava di qualcuno che già era stato *sull'Olympic...*

Lo stivatore Thomas Dillon (gli stivatori mantenevano il livello del carbone nel carbonili) di servizio in sala macchine avvertì solamente un «leggero colpo», così come anche l'ingrassatore Thomas Ranger: «Un leggero suono stridente [che] ci fece sobbalzare». Lo stivatore Cavell ebbe

una brutta esperienza nel carbonile dove era di servizio, perché il carbone si spostò in seguito all'urto e lo intrappolò per un po'. Il fochista Shiers sentì semplicemente «un colpo», si alzò dal letto e andò al castello di prua.

L'inserviente dei bagni Charles MacKay era fuori servizio e stava giocando a carte quando avvertì un colpo non molto forte. La vedetta George Symons, marinaio scelto, disse: «Fui svegliato da un suono stridente sul fondo. Per un attimo ho pensato che avesse perso l'ancora e la catena e che questa stesse cadendo sul fondo».

J. Bruce Ismay, capo esecutivo della White Star Line, venne svegliato dalla collisione e pensò che la nave «avesse perso una pala dell'elica». Era una dimostrazione di grosso intuito soprattutto per uno come lui che non era mai stato *sull'Olympic* o, per quanto ne sappiamo, a bordo di nessuna nave su cui si fosse verificato un incidente simile.

Martha Eustis Stevenson disse che stava dormendo profondamente in prima classe quando: «venni svegliata da uno stridore terribile, sembrava che qualcuno stesse tagliando o segando qualcosa; il rumore durò qualche momento».

In seconda classe il giovane insegnante Lawrence Beesley, che in seguito scrisse un meticoloso resoconto del disastro, era sveglio ma sentì «soltanto uno sforzo maggiore dei motori e il materasso che si agitava più del solito».

Un colpo, uno stridore, un rombo o un boato, qualunque cosa fosse, fece giungere il capitano Smith sulla plancia dopo un solo minuto. «Che cosa abbiamo colpito?» chiese a Murdoch. «Un iceberg, signore.

Ho virato tutto a dritta e invertito il senso di marcia dei motori e stavo andando tutto a babordo per schivarlo, ma la nave era troppo vicina. Non ho potuto fare di più. Ho chiuso le paratie stagne automatiche». Anche il quarto ufficiale Boxhall si precipitò sul ponte e Smith gli ordinò di andare sottocoperta, davanti a dritta, per stabilire la portata del danno e riferirglielo. Anche Ismay comparve sul ponte e apprese che la nave aveva colpito qualcosa.

Il primo fochista Fred Barrett era di servizio davanti alla paratia stagna numero cinque, sul lato destro della sala caldaie localizzata più a prua, la numero sei, e fu uno dei primi ad avere una dimostrazione estremamente drammatica della portata del danno. Assordato da un boato, vide improvvisamente un enorme getto d'acqua irrompere orizzontalmente attraverso un'apertura sul fianco della nave, mezzo metro davanti a lui e a

mezzo metro dal ponte di stiva. Dovette fuggire attraverso la scala di emergenza dato che la porta a tenuta stagna si era chiusa.

Boxhall impiegò un quarto d'ora per scendere, guardarsi intorno, chiamare Lightoller e Pitman mentre stava tornando sulla plancia. Fu in grado di determinare che in quel momento non c'era acqua sul ponte F ma il ponte di stiva era allagato, davanti alla paratia stagna numero quattro. I cinque impiegati postali stavano già spostando i loro preziosi sacchi dalla sala spedizioni all'ufficio postale sul sovrastante ponte G. Dieci minuti dopo la collisione nei primi cinque compartimenti "a tenuta stagna" (si fa per dire), l'acqua aveva raggiunto i 4 metri al di sopra della chiglia. Per cinque minuti dopo l'impatto la nave innanzitutto si mosse indietro e poi avanzò a mezza velocità, o viceversa, a seconda che si voglia credere alla testimonianza, raccolta durante l'inchiesta britannica, dello stivatore Thomas Dillon (quinto giorno) o dell'ingrassatore Frederick Scott (sesto giorno), entrambi di servizio vicino all'estremità del telegrafo della sala macchine, collegata alla plancia.

A mezzanotte, mentre il capitano Smith e Thomas Andrews della Harland & Wolff scesero per una rapida ispezione, i sacchi postali galleggiavano a sette metri al di sopra della chiglia. Andrews sapeva che il *Titanic* era stato ferito mortalmente e gli diede un'ora, un'ora e mezza di vita, magari due. Una volta allagati i quattro compartimenti, il mare avrebbe sorpassato una paratia dopo l'altra, proprio come l'acqua passa da un quadratino all'altro nei vassoietti per il ghiaccio, e così la nave sarebbe affondata di testa. Di fatto cinque compartimenti avevano delle falle causate dallo sfregamento con l'iceberg e si stavano riempiendo simultaneamente.

Andrews era stato pessimista quando aveva fatto il primo calcolo approssimativo del tempo di sopravvivenza della nave, ma non troppo, in definitiva. Venti minuti dopo la collisione con l'iceberg, il capitano Smith sapeva che la nave era perduta. Alle ore 00.05 di lunedì 15 aprile (ora della nave, che era un'ora e cinquanta minuti avanti rispetto all'ora di New York) il pavimento del campo di squash sul ponte F era allagato fino a 10 metri al di sopra della chiglia. L'acqua stava entrando nella sala caldaie numero cinque, il sesto compartimento "stagno" da poppa. Si poteva notare che la nave stava inclinandosi in avanti.

Boxhall era occupato. Non appena ebbe consegnato il rapporto sul danno, il capitano gli ordinò di verificare la posizione della nave.

Lightoller aveva rilevato l'ultimo "punto nave" basandosi sulle stelle alle 19.30 di domenica, calcolo inserito successivamente da Smith sulla carta. Per ottenere la posizione quattro ore e mezzo più tardi Boxhall si basò sulla "navigazione di stima". A partire dal "punto nave" delle 19.30, tenne conto di tutte le successive annotazioni della rotta e della velocità, per stabilire la posizione della nave al momento dello scontro. Non è possibile sapere se abbia eseguito correttamente i calcoli o se abbia tenuto conto anche della corrente del Labrador meridionale, che la nave aveva incontrato poco dopo le 19.30.

Non disponendo del giornale di bordo non si saprà mai come giunse alla famosa posizione di 41°46' latitudine nord e 50°14' longitudine ovest, che senza dubbio è errata di qualche miglio. Ogni grado di latitudine calcolato in più o in meno determina un errore pari a un miglio marino (1,80 km); ogni grado di longitudine calcolato in più o in meno corrisponde a un errore, che a quella latitudine, è di circa un chilometro. Potrebbe aver rilevato un altro "punto nave" per assicurarsene ma forse gli mancavano il tempo e gli strumenti. In ogni modo la posizione era sufficientemente precisa per far accorrere i potenziali soccorritori alle scialuppe di salvataggio. Quando Joseph Groves Boxhall, divenuto comandante e, ormai in pensione, morì 55 anni dopo, all'età di ottantatré anni, chiese che le sue ceneri fossero disperse nel seguente punto: «41°46' N, 50° 14' O».

Lo stesso capitano Smith portò ai telegrafisti il biglietto su cui Boxhall aveva scritto le coordinate, ordinando loro di trasmettere ripetutamente messaggi di pericolo internazionali, aggiungendo la posizione finale corretta. I primi segnali registrati, circa trentacinque minuti dopo la collisione (il capitano deve aver ordinato anche la trasmissione di questi segnali), davano come coordinate 41°44' oppure 41°46' nord, 50°24' ovest. In seguito vennero corrette quando il *Titanic* mandò il segnale di richiamo utilizzando la sua sigla: "MGY". Cape Race, a Terranova, registrò una segnalazione di aiuto con la posizione corretta alle 00.25, dieci minuti dopo che la stazione di terra del telegrafo e due navi, la francese *ha Provence* e la canadese *Mount Tempie,* ebbero intercettato la prima richiesta di assistenza che si conosca, trasmessa da "MGY". Il segnale di richiesta di aiuto internazionale "CQD" (*"come quick, clanger"* cioè "venite in fretta, pericolo") stava per essere sostituito da "SOS" *("save our souls",* cioè "salvate le nostre anime"); la nave che stava affondando utilizzò entrambi. "CQ" era il codice telegrafico che significava "a tutte le

stazioni" e "D" era il segnale di emergenza a tutte le stazioni. L'sos venne introdotto nel 1908 perché era più facile da ricordare e più riconoscibile con i segnali morse: tre corte, tre lunghe, tre corte.

La nave era avvolta da rumori strazianti e dal vapore che veniva liberato per far calare la pressione della maggior parte delle caldaie ed evitare un'esplosione nel momento in cui l'acqua le avrebbe raggiunte. Alcune caldaie erano ancora in funzione per assicurare l'illuminazione della nave e alimentare la radio. Phillips e Bride potevano a malapena udire la conferma che le loro disperate richieste di aiuto fossero state ricevute: «MGY dice CDQ. Ecco [la] posizione corretta [...] Richiesto aiuto immediato. Avuto collisione con iceberg. Affondiamo. Non possiamo udire nulla per rumore vapore», la motonave *Ypiranga* captò il messaggio alle 00.26.

L'aria fredda era piena di messaggi quella notte. Secondo il rapporto britannico, la richiesta di aiuto dall'"MGY" venne captata da sedici navi e da Cape Race. Molte navi risposero con offerte di aiuto. Ma l'elenco dei messaggi della commissione non è completo così come non lo è nemmeno quello delle navi presenti. L'inchiesta americana elencò la presenza di dodici navi con tanto di nome, tutte comprese tra le diciassette elencate dall'inchiesta britannica, più un veliero non identificato, che si trovava nelle vicinanze del luogo della catastrofe. Dopo lo scambio di segnali luminosi, il *Rappahannock* non poteva essersi allontanato di molto, dato che il suo timone era stato danneggiato; si era forse spostato di quindici miglia a est; ma non aveva telegrafo e non venne quindi considerata tra le navi che si trovavano nelle vicinanze. Si parlerà in seguito della tormentata questione di chi si trovasse nelle vicinanze.

Una nave che non udì la richiesta di aiuto telegrafata fu il *Californian;* si trattava di una modesta nave da carico da 6.223 tonnellate, di undici anni, su cui lavorava un solo telegrafista, Cyril Evans, ventenne e con appena sei mesi di esperienza. Soltanto dopo la sciagura divenne obbligatoria la presenza di un operatore al telegrafo ventiquattrore su ventiquattro. Respinto quando aveva avvisato il *Titanic* della presenza di ghiacci, Evans se ne andò a letto alle 23.30 (ora della nave, dodici minuti avanti rispetto al *Titanic).* I due fatti non erano collegati: Evans comprensibilmente era stanco dopo una lunga giornata alla tastiera morse e alle cuffie. All'inchiesta britannica (ottavo giorno) insisté in ogni modo sul fatto che non si era sentito insultato per il modo impaziente con cui il suo messaggio

era stato interrotto; sottolineò che la prassi voleva che la precedenza spettasse alla nave più veloce o più grande. Il capitano Lord fece fermare la nave per la notte alle 22.21 (22.09 sul *Titanic)* poiché essa era interamente circondata dai ghiacci. Diede come sua posizione 42°5' nord, 50°7' ovest, circa diciannove miglia e mezzo a nord-nord-est rispetto alla scena dell'incidente, un'ora e mezza prima che si verificasse. Evans non seppe più nulla fino alle 5.45 di lunedì mattina. Si parlerà di nuovo della sua nave.

Non esistevano altoparlanti sul *Titanic,* così la notizia del disastro si diffuse lentamente, trasmessa verbalmente dai camerieri che cercavano i passeggeri nelle loro cabine. L'orchestra, composta da otto membri e diretta da Wallace Hartley, di Colne, nel Lancashire, iniziò a suonare un allegro *ragtime* nel salone della prima classe a mezzanotte e un quarto. Poco dopo si sistemarono sul ponte delle scialuppe vicino all'entrata di babordo del grandioso scalone di prima classe. Ormai l'acqua era salita a 12 metri al di sopra della chiglia e aveva allagato gli alloggi dei marinai a prua, sul ponte E.

Erano le 00.25, ora della nave. A questo punto il capitano Smith diede ordine di preparare le scialuppe di salvataggio per donne e bambini; la nave di linea della Cunard, il *Carpathia* (capitano Arthur Rostron), li informò di aver ricevuto il segnale di richiesta di aiuto con la posizione corretta, e riferì che stava arrivando a tutta velocità. I soccorsi giunsero da cinquantotto miglia a sud est: il capitano invertì rotta e avanzò a pieni giri.

Il comportamento tenuto da Ismay, dal capitano Smith e dai suoi ufficiali nei confronti del pericolo dei ghiacci, a cui sapevano di avvicinarsi, ha dell'incredibile ed è a metà tra lo sdegnoso e il fatalistico. La nave aveva aumentato la velocità quotidianamente. Un avvertimento fondamentale e tempestivo venne dimenticato o ignorato per oltre cinque ore. Il capitano e l'ufficiale di vedetta ebbero uno scambio di opinioni, lungo e dettagliato, su quanto sarebbe stato difficile individuare gli iceberg senza vento, senza le increspature dell'acqua di un mare eccezionalmente calmo. E nonostante ciò non esisteva il binocolo nella gabbia e si era progettato di aumentare ulteriormente la velocità l'indomani. I primi avvistamenti degli iceberg dalla gabbia erano stati apparentemente ignorati dagli ufficiali di guardia, determinati a battere il miglior tempo di traversata detenuto dall'*Olympic.* E quando si verificò la sciagura, la reazione sul ponte fu stranamente lenta: passarono 35 minuti prima che

venisse lanciato l'SOS e 45 minuti prima che si incominciassero a *preparare* le scialuppe di salvataggio.

Ciò dimostra che, se la White Star doveva nascondere qualcosa per paura che venisse scoperta la propria negligenza, a cui sarebbero seguite le inevitabili conseguenze legali, i suoi timori erano del tutto ragionevoli. Fino al momento della collisione c'erano sei uomini di guardia: Fleet e Lee erano nella gabbia; sulla plancia c'erano gli ufficiali Murdoch e Moody, entrambi morti nella sciagura; in più vi erano i due timonieri, che si alternavano per turni di due ore: Hitchens al timone e Alfred Olliver a fianco. Olliver, che non venne convocato all'inchiesta britannica, disse a quella americana (sesto giorno) che stava sistemando la lampada della bussola a poppa del ponte fino a un istante prima dell'impatto e che aveva visto l'iceberg mentre passava a poppa del ponte. Fleet (convocato da entrambe le inchieste) e Lee (inchiesta britannica) fornirono la stessa versione e testimoniarono che c'era foschia intorno all'iceberg; furono sostenuti da un altro testimone, il fochista Shiers (convocato soltanto all'inchiesta britannica) mentre molti altri, tra cui Lightoller, smentirono questa affermazione. Hitchens fu l'unico testimone di ciò che accadde sulla plancia appena prima e durante l'impatto; Fleet e Lee furono gli unici testimoni di come, quando e con quale effetto venne dato l'allarme. Di queste tre persone, due potrebbero essere state pagate per il loro silenzio, mentre la terza non esitò a tornare in mare. Secondo la signora Pat Thomas, suo nonno, Reginald Lee, probabilmente prestò servizio durante la Prima Guerra Mondiale prima di accettare una serie di lavori a terra, rimanendo sempre nell'area di Southampton. Egli tramandò a figli e nipoti il racconto della tragedia, partecipò ogni anno alla cena per i superstiti, offerta dalla Cunard-White Star e morì pacificamente verso la metà degli anni Sessanta.

Così, avendo sollevato un dubbio più che ragionevole circa la veridicità della versione data dalla White Star, è lecito tentare di immaginare cosa altro avrebbe potuto nascondere una società con precedenti di affari estremamente dubbi e con un primato nel numero degli incidenti, oltre tutto in un settore tristemente noto per le frodi. Si è già parlato dell'oscuro passato della White Star, dei suoi vari incidenti e di quelli in cui fu coinvolto il commodoro della compagnia; abbiamo anche menzionato il fatto che navi di emigranti come le "Olympic" fossero soggette a ispezioni da parte di enti statali: questo perché quando si era agli albori della

navigazione a vapore, i proprietari spudoratamente sovraccaricavano e sovra-assicuravano delle navi in miserevoli condizioni, dette perciò "navi-bara". In seguito il parlamentare Samuel Plimsoll scatenò l'opinione pubblica contro questa abitudine e ispirò la prima legge sulle navi mercantili, il Merchant Shipping Act, promulgato nel 1876 dando il suo nome a quella linea tracciata sullo scafo delle navi che indica il massimo carico concesso.

Mentre le ricerche si approfondivano e i misteri non risolti della leggenda del *Titanic* si accumulavano, è emersa una teoria veramente sorprendente, che permette di "spiegare" varie anomalie e porta a una revisione fondamentale della vicenda.

Dato che la White Star non era del tutto estranea alle azioni clandestine e dato che il suo nuovo proprietario, J.P. Morgan non aveva scrupoli in affari, che cosa sarebbero stati disposti a fare se avessero scoperto che il loro principale "capitale" navale, l'*Olympic,* non soltanto era danneggiato, ma del tutto fuori uso a causa dello scontro con l'incrociatore? E se il debole acciaio della prua, per la cui riparazione la nave rimase bloccata per un mese e mezzo mentre la Cunard realizzava grossi guadagni, l'avesse resa vittima di un danno doppiamente grave, come di fatto accadde, pochi mesi più tardi, quando si scontrò con un relitto in acque con una temperatura così bassa da rendere l'acciaio estremamente fragile?

La nave ritorna a Belfast per la rapida sostituzione della pala dell'elica persa ma è ancora lì cinque giorni dopo, manca un altro viaggio di andata e ritorno a New York, con grandi perdite e imbarazzo dei proprietari. Nello stesso cantiere a fare a turno con lei nell'unico bacino di carenaggio disponibile, c'è il *Titanic,* quasi completo, quasi identico. Le due navi sono così simili che spesso vengono confuse, come abbiamo visto, a volte accidentalmente, a volte invece di proposito: quasi tutte le illustrazioni dell'interno del *Titanic,* fotografie e disegni, che sono rimasti, in realtà rappresentano l'*Olympic.* Anche la Harland & Wolff riusciva a confondere le due navi nelle minute degli incontri del consiglio di amministrazione.

La presenza nel cantiere in contemporanea delle due navi rappresenta un'occasione unica: non sarebbero serviti grandi cambiamenti, ma sarebbe bastato invertire le placche con i nomi e pochi altri particolari come i salvagenti (pochissimi oggetti recavano il nome della nave), un compito per cui sarebbero bastati pochi uomini che avrebbero fatto finta di lavorare a bordo delle due navi. Il motivo? Una commistione tra orgoglio ferito e

denaro: la White Star aveva lottato inutilmente e strenuamente per ottenere da parte dell'ammiragliato il risarcimento dei danni, subiti dall'*Olympic,* danni che si aggiungevano a quelli non coperti dall'assicurazione.

E allora perché non scambiare le due navi, rappezzare *l'Olympic* abbastanza da permetterle di affrontare una leggera prova in mare e un "viaggio inaugurale" che si sarebbe concluso in un campo di ghiaccio di cui si conosceva la presenza, con altre navi dell'IMM abbastanza vicine per salvare le persone a bordo? Però il sempre impetuoso capitano Smith fa un errore e si scontra prima del previsto.

l'Olympic viene ammortizzata grazie all'assicurazione del *Titanic* mentre quest'ultimo viaggia al posto della sorella per ventitré anni. L'aspetto più sorprendente di questa attraente ipotesi si dimostrò essere non tanto il fatto che fosse sorta ma l'intravedere quanto lontano avrebbe potuto portare.

Capitolo Quinto
VIVI E MORTI

L'assenza di un elenco definitivo di tutti i passeggeri e dei membri dell'equipaggio, quando c'erano più di 2.200 persone a bordo del *Titanic,* è irritante ma non troppo sorprendente: le liste dei passeggeri continuano a essere ben poco affidabili anche nell'età dei computer, come viene dimostrato nel caso di un incidente aereo. Tuttavia, la confusione sulla sorte di alcune delle scialuppe, quando ce n'erano soltanto venti da tenere in considerazione, è molto frustrante. Non è necessario insistere sulle discrepanze tra le varie fonti sul numero esatto delle persone a bordo fino al momento della sciagura: le informazioni sono nel contempo troppo numerose e troppo scarse per poterci permettere di risolvere l'enigma. Per esempio, esiste una notevole differenza tra il numero di persone che, secondo i testimoni, si sono imbarcate sulle scialuppe: secondo l'inchiesta britannica erano 914, mentre le persone effettivamente salvate furono probabilmente 705, ma anche questo dato è discutibile.

La più triste differenza, a parte quella tra il numero di persone a bordo e quello, totalmente insufficiente, dei posti sulle scialuppe di salvataggio, è la differenza tra le 705 persone salvate e la capacità delle scialuppe di salvataggio che ufficialmente potevano contenere 1.178 persone. Considerando il mare calmo, le imbarcazioni avrebbero probabilmente potuto accogliere altri 500 superstiti, il che avrebbe ridotto di un terzo la

perdita di vite umane e il numero dei superstiti avrebbe superato quello delle vittime. Ma, come si vedrà in questo capitolo, quello che accadde ad alcune delle scialuppe o quello che vi accadde a bordo non è del tutto chiaro. Si sa che i testimoni oculari non sono affidabili: quando sono così numerosi le discrepanze aumentano invece di diminuire, quindi è possibile fare solo delle approssimazioni; molti probabilmente stavano pensando al pericolo in cui si trovavano, anche se forse non sempre era così.

La temperatura dell'acqua intorno alla nave, che affondava lentamente nel banco di ghiaccio, era di -2°C, troppo bassa per chiunque dovesse rimanervi per più di pochi minuti. La parte emergente dell'iceberg che colpì a morte il *Titanic* sembrava avere una leggera somiglianza con la Rocca di Gibilterra, sebbene tutti quelli che lo videro e ne fecero una descrizione, oppure lo disegnarono o lo fotografarono da altre navi all'alba, hanno trasmesso un'immagine che differisce nella forma, nelle dimensioni e in altre caratteristiche. Non si sa bene come, ma grandi quantità di ghiaccio caddero sul ponte a pozzo C, tra il castello di prua e la plancia. Vi furono troppi testimoni di questo fenomeno per ritenerlo frutto dell'immaginazione collettiva, ma in realtà non esiste nessuna spiegazione di questo fatto. Dato che la plancia sporgeva di circa mezzo metro rispetto al lato della nave, è possibile immaginare che abbia scalfito l'iceberg, facendo cadere un po' di ghiaccio sul ponte sottostante; oppure il lato sporgente e ricurvo del parapetto a dritta, sul castello di prua, potrebbe aver staccato del ghiaccio, passando. Tuttavia la scialuppa numero uno, che era sempre appesa esternamente, e sporgeva dal fianco della nave molto più di ognuno degli elementi citati, non sembra essere stata danneggiata dall'iceberg. È quindi forse possibile che il ghiaccio sia stato staccato dall'impatto con il cordame, cioè dal sostegno dell'albero e dei fumaioli, oppure dalla grande antenna a quattro baffi del telegrafo, sospesa tra i due alberi. Si udirono battute sarcastiche dei passeggeri, che proponevano di utilizzare il ghiaccio per i drink o portarlo a casa come ricordo.

Dato che l'acqua aumenta di volume quando congela, il ghiaccio è più leggero dell'acqua. La parte visibile dell'iceberg è soltanto la nona parte della sua massa totale: se il *Titanic* avesse urtato Gibilterra a tutta velocità l'effetto sarebbe stato identico, poiché l'iceberg che ha colpito era, per quanto sappiamo, un oggetto immobile, un'isola galleggiante di centinaia di migliaia di tonnellate. Ancora oggi è possibile distruggere un iceberg

soltanto con un'esplosione nucleare; l'unica cosa che si può fare è lasciare che si sciolga e nell'attesa starne alla larga. La nave più pesante del mondo non avrebbe potuto modificare il lento ma inesorabile movimento dell'iceberg, nemmeno di un millimetro. La maggior parte degli iceberg nell'emisfero settentrionale si sono staccati dall'enorme ghiacciaio Disko Bay in Groenlandia. Possono impiegare fino a due anni per raggiungere i Grand Banks al largo della Groenlandia; se il clima è mite, potrebbero frammentarsi dando origine a iceberg di dimensioni più piccole, accrescendo così i pericoli della navigazione.

Quindi l'iceberg colpevole continuò a spostarsi dopo la sciagura, probabilmente a una velocità di un miglio orario; quando fu avvistato, tra le sei e le otto ore dopo l'impatto, sarebbe stato più a sud di poche miglia e più spostato verso est, rispetto alla scena del disastro. Questo significa che non si può nemmeno affermare con certezza che sia stato identificato il mattino seguente; la più "sospetta" tra le montagne di ghiaccio descritte dai testimoni era un iceberg con due punte identiche, che sembrava avere una riga rosso ocra a livello dell'acqua, il che farebbe pensare a un contatto con la vernice antincrostante della nave. Le descrizioni dell'iceberg assassino fornite dai passeggeri e dall'equipaggio variano notevolmente: era avvolto dalla foschia per alcuni e non lo era per altri; il lato rivolto alla nave era nero o blu scuro; era più alto della nave oppure raggiungeva a malapena la fiancata; era bianco se osservato dopo il passaggio della nave; era alto o era basso e largo.

Molti dissero che emanava un odore sgradevole: il che è plausibile, perché gli iceberg spesso contengono minerali, vegetali, pesce e addirittura sostanze o animali che esalano sentore di preistoria quando vengono esposti all'aria dopo millenni. Questa sgradevole caratteristica non è certo compatibile con l'idea di utilizzare il ghiaccio dell'iceberg per un drink!

A prescindere dall'apparenza o dall'odore dell'iceberg, o dalla valutazione della distanza a cui si trovava, la versione autorizzata della leggenda dice che la vedetta Frederick Fleet lo vide per primo, prima del compagno Reg Lee e di chiunque altro sulla plancia, sebbene tutti questi personaggi avrebbero dovuto essere in uno speciale stato di allerta per il ghiaccio.

Una passeggera di prima classe, Marian Thayer, che perse il marito ma il cui figlio si salvò, vide qualcosa di molto strano sul ponte A, subito dopo la collisione, osservando sul lato a dritta:

«Vidi qualcosa che assomigliava a delle costole lunghe e nere che quasi galleggiavano in superficie, parallele le une alle altre [e al lato della nave] ma separate da [...] circa mezzo metro di acqua [...] quella più vicina si trovava probabilmente a 6 metri dalla nave e si estendevano da vicino alla prua fino a metà nave circa. In quel momento non vidi nessun iceberg».

Si impiegarono circa venti minuti per calare la prima scialuppa nell'acqua fredda e immobile, dal momento in cui il capitano Smith ordinò di iniziare i preparativi per caricare donne e bambini. La prestazione fu tutt'altro che brillante, nonostante le moderne apparecchiature e un equipaggio di cosiddetti "professionisti" che chiaramente non erano stati preparati per agire con professionalità in caso di emergenza. Non percorrevano nemmeno sistematicamente la nave, per svuotarla in modo efficiente, scialuppa dopo scialuppa. Gli ufficiali di grado superiore avevano più o meno un piano: calare le imbarcazioni con poche persone a bordo e far loro raggiungere, una volta in mare, le grosse porte laterali di accesso alle passerelle, per riempire le scialuppe di passeggeri; tuttavia questi portelloni non vennero aperti nelle ultime ore di vita della nave. Il nostromo Nichols e un gruppo di persone alla fine andarono ad aprirle per ordine degli ufficiali in carico, ma non furono mai più rivisti.

Verso l'una meno un quarto (ora della nave) di lunedì 15 aprile, la scialuppa di salvataggio numero sette veniva calata agli ordini del primo ufficiale Murdoch, assistito dal quinto ufficiale Harold Lowe. Si trattava di una delle quattordici scialuppe costruite per lo scopo, alcune delle quali raggiungevano la lunghezza di 9 metri e avevano una capienza ufficiale di sessantacinque persone. Vennero imbarcati ventotto passeggeri, meno della metà di quelli che vi sarebbero potuti salire; probabilmente fu imbarcata circa una ventina di persone, meno di un terzo della reale capienza dell'imbarcazione. Le scialuppe con numeri dispari si trovavano a dritta, quelle pari a babordo. Si ricordi che vi erano anche due canotti "Engelhardt" su ogni lato, i canotti A e C a dritta, B e D a babordo e ognuno poteva contenere fino a quarantasette passeggeri; c'erano anche due lance di emergenza vicino alla prua, sospese fuori bordo, una per lato: ognuna di esse poteva servire per il salvataggio di una quarantina di persone; la numero uno si trovava a dritta, la numero due a babordo. Le

scialuppe non vennero calate in ordine numerico ma piuttosto quando gli ufficiali incaricati dell'operazione pensavano che fossero pronte. Perciò anche in questo testo sarà seguito l'ordine cronologico e verrà indicato quello numerico soltanto quando due imbarcazioni furono calate contemporaneamente.

Secondo le prove (all'inchiesta britannica vennero selezionati dei testimoni per ogni imbarcazione, il che a volte contribuì soltanto ad aumentare la confusione) sulla numero sette si trovavano soltanto tre membri dell'equipaggio, tra cui le due vedette Hogg e Jewell. Otto passeggere e dieci passeggeri vennero individuati a bordo dai testimoni. Uno di essi, la signora Helen Bishop, 25 anni, di Dowagiac, nel Michigan, che viaggiava in prima classe con il marito Dickinson (testimoniarono all'inchiesta americana il decimo giorno), fece di tutto per lodare il comportamento di Hogg, responsabile della scialuppa, e di un membro dell'equipaggio che disse chiamarsi Jack Edmonds. Questo nome non compare sull'elenco dell'equipaggio, un classico esempio delle difficoltà generate dalle testimonianze, soprattutto per quanto riguarda le scialuppe di salvataggio.

Archie Jewell, che era smontato alle 22.00, aveva sentito e udito la collisione e si era precipitato sul ponte a pozzo, a prua, dove fu una delle molte persone che, con gradi diversi di sorpresa, vide il ghiaccio a dritta sul ponte. Egli ritornò alla sua cuccetta per cercare i vestiti e il nostromo Nichols comparve, ordinando a tutti i marinai di salire sul ponte. Jewell, che aveva appena diciotto anni, era uno dei pochi membri dell'equipaggio che conoscesse il numero della scialuppa a cui era stato assegnato, la numero sette; vari elenchi erano affissi negli alloggi dei membri dell'equipaggio per assegnare un certo numero di uomini (fochisti e inservienti e pochi marinai) a ogni scialuppa, ma chiaramente alcuni non li lessero o perché non sapevano leggere o per indifferenza o perché, come il comandante, pensavano che la loro nave fosse "inaffondabile".

Gli uomini dell'equipaggio dovevano manovrare le scialuppe e remare ma ben pochi di quelli assegnati alle varie imbarcazioni, come fochisti o camerieri, avevano esperienza in materia; le prove della negligenza nelle esercitazioni da parte della White Star sono estremamente palesi. In molte imbarcazioni mancavano torce, acqua, biscotti ecc., anche se avrebbero dovuto esservi quando la nave venne ispezionata a Belfast. Soltanto poche barche avevano delle bussole, ma si trattava di un'economia volontaria

dato che si prevedeva che le scialuppe sarebbero rimaste unite in gruppi. Vennero distribuite delle torce e delle forme di pane mentre le scialuppe venivano calate. La numero sette si allontanò dalla nave e si fermò.

Venne presto raggiunta dalla numero cinque, comandata dal terzo ufficiale Herbert Pitman che non fu uno degli eroi della vicenda. Pitman aveva lavorato agli ordini di Murdoch, con il quinto ufficiale Harold Lowe e aveva aiutato a caricare quarantun passeggeri, tra cui vari uomini, nella numero cinque; quando risultò chiaro che nelle vicinanze non vi erano più donne da farvi salire, si decise di calare la scialuppa (ore 00.55). J. Bruce Ismay, a questo punto, volle prendere in mano la situazione e iniziò a spingere i passeggeri sulla scialuppa, gridando a Lowe: «Cala, cala!», roteando il braccio come fosse la pala di un mulino a vento. Lowe, che aveva 29 anni, era di carattere irritabile e per di più, come gli altri ufficiali, si era armato di una pistola carica, disse al presidente della sua società "di togliersi di torno", gridandogli: «Vuoi che cali la scialuppa velocemente? Va bene, li faccio affogare tutti». Ismay se ne andò.

Apparentemente Pitman era uno delle molte persone che avrebbero preferito rimanere sulla nave in attesa dei soccorsi, ma Murdoch gli ordinò di occuparsi della scialuppa: «Vecchio mio, vattene con questa scialuppa e rimani nei paraggi, dopo la passerella. Addio e buona fortuna», disse Murdoch stringendogli la mano. Molti passeggeri la pensavano come Pitman, credendo, fino a quando forse fu troppo tardi, che la nave fosse inaffondabile, il che era probabilmente uno dei motivi per cui sulle scialuppe furono fatti salire meno passeggeri di quelli che avrebbero potuto esservi contenuti. Tuttavia, per ironia della sorte, la capienza e il numero delle scialuppe erano comunque inadeguati.

Un altro motivo per cui sulle scialuppe furono fatte salire meno persone possibili, era la convinzione erronea, diffusa tra gli ufficiali, che le scialuppe non fossero abbastanza solide per essere calate a pieno carico, e che si sarebbero rotte; soltanto alla fine, quando era oramai evidente che la nave sarebbe affondata, alcune scialuppe furono calate con un numero abbondante di passeggeri; Wilding, ingegnere navale, disse nella sua testimonianza che le scialuppe erano state testate con dei pesi, in modo da garantire che potessero essere calate con il massimo carico previsto e che, se avesse saputo che gli ufficiali lo ignoravano, avrebbe provveduto a informarli a Belfast. Si trattava di una svista strana nonché tragica, conseguenza del fatto che lo scopo e la potenziale importanza delle

scialuppe di salvataggio venivano sottovalutati. Sembra sorprendente che Thomas Andrews, della Harland & Wolff, non abbia notato che sulle scialuppe veniva fatto salire un numero insufficiente di persone e non abbia detto agli ufficiali che le loro precauzioni non erano necessarie. Andrews si impegnò molto nel fare uscire i passeggeri dalle cabine e nell'aiutarli in altri modi anche se sembra che, verso la fine, fosse in stato di shock.

Il dottor H.W. Frauenthal, nel frattempo, avendo visto la moglie prendere posto nella numero cinque, decise con il fratello di saltare dal ponte per raggiungerla mentre la scialuppa veniva calata con un terzo dei posti liberi. Così il dottore... atterrò sulla signora Annie Stengel, passeggera di prima classe che fino a quel momento pensava di uscire incolume dalla tragedia. Gli stivali del dottore le ruppero due costole facendola svenire; tuttavia, nonostante il freddo e il dolore, sopravvisse per raccontare la storia. Pitman ordinò all'equipaggio che si trovava sulla scialuppa di remare per allontanarsi dalla nave e poi fermarsi, unendo poi la propria imbarcazione alla numero sette. Ignorò risolutamente le grida di aiuto di chi, in fin di vita, si trovava ancora in acqua, adducendo la scusa che i passeggeri della scialuppa numero cinque avevano protestato quando era tornato indietro per recuperare chi era rimasto in acqua, poiché temevano di essere risucchiati. Questo comportamento gli provocò quantomeno una certa pena, quando gli venne rinfacciato al banco dei testimoni («preferirei che non ne parlasse»); sembra che due passeggeri, un uomo e una donna, fossero passati dalla sua scialuppa alla numero sette, apparentemente disgustati dal suo rifiuto di ritornare sulla scena del naufragio. L'inchiesta americana fu alquanto dura su questo aspetto ma l'inchiesta britannica non esercitò pressioni.

La prima scialuppa calata a babordo fu la numero sei sotto la supervisione di Lightoller, più o meno nello stesso momento in cui veniva messa a mare la numero cinque, alle ore 00.55. C'erano forse ventotto passeggeri, tutte donne, a eccezione di due membri dell'equipaggio: il timoniere Hitchens, che al momento dello scontro era di turno, e Fred Fleet, la vedetta che aveva dato l'allarme; vi erano altri due uomini, il maggiore canadese Arthur Peuchen e un "clandestino" italiano con un braccio rotto. Lightoller aveva permesso a Peuchen di salire a bordo poiché questi ebbe la prontezza di dire di essere un velista dilettante e l'ufficiale pensò che la sua esperienza sarebbe stata utile. Lightoller

riteneva che ci fossero quarantadue persone a bordo ma sicuramente si può perdonare questa svista, dato che, quella notte, aveva supervisionato il carico di sette scialuppe. Il capitano Smith si avvicinò e ordinò a Hitchens di remare in direzione di una nave, le cui luci si vedevano a circa cinque miglia di distanza, a dritta della prua del *Titanic*. Lightoller ripeté l'ordine. Soltanto l'inchiesta americana raccolse sedici testimoni che avevano visto questa "nave misteriosa", argomento su cui si tornerà in seguito; apparentemente svanì dalla scena della sciagura: Hitchens, che contò trentotto donne a bordo, era inchiodato alla barra del timone, e lasciava che Fleet e Peuchen remassero; si rifiutò di tornare indietro a recuperare chi era rimasto in acqua e si attaccò a una bottiglia. A un certo punto, quando ancora era notte, la scialuppa raggiunse la numero sedici, e le due imbarcazioni si legarono insieme, mentre un fochista della sedici passò sulla sei per aiutare i rematori: non c'era bussola su quest'ultima. Anche alcune delle donne remarono a turno nel tentativo di riscaldarsi.

A dritta Murdoch e Lowe erano molto più efficienti dei loro colleghi che si trovavano a babordo, Lightoller e Moody. Questo era anche dovuto al fatto che la nave si era inclinata leggermente a dritta poiché era stata danneggiata su quel lato; ci volle un po' di tempo prima che l'acqua distruggesse le paratie non a tenuta stagna e attraversasse la nave, di conseguenza la ressa sull'ampia "Scotland Road" era probabilmente la causa dell'inclinazione a babordo. La pendenza della nave verso un lato rendeva logicamente più difficile calare le imbarcazioni dall'altro, dove le scialuppe sfregavano contro la fiancata. Nel contempo le scialuppe sul lato inclinato verso l'acqua si sporgevano troppo in fuori e vi si poteva salire solo dal ponte delle scialuppe, a meno che i passeggeri non vi si lanciassero in qualche modo o che si facesse un "ponte" per raggiungerle. Questi problemi si manifestarono varie volte e rallentarono la già esitante evacuazione.

Murdoch e Lowe svolgevano il loro compito dalla parte centrale della nave. Dopo aver calato le scialuppe sette e cinque, caricarono la numero tre. A bordo c'erano forse venticinque donne e bambini e dieci uomini; senza dubbio vi si trovava un'elevata percentuale di membri dell'equipaggio, forse quindici, un numero molto più elevato di quanto servisse per dirigere il timone e remare. Uno di essi, il marinaio scelto George Moore, disse che gli ufficiali permisero ai membri dell'equipaggio di salire a bordo poiché non c'erano altre donne o bambini nelle vicinanze.

La numero tre venne calata dal ponte delle scialuppe fino sul ponte A, ma i passeggeri di prima classe non poterono salire a bordo, poiché le finestre della vetrata voluta da Ismay non erano state aperte con la speciale chiave inglese; e in questa manovra, per di più, andarono smarriti due remi. Uno dei passeggeri di prima classe a bordo era la signora Hays, che, sconvolta, urlava chiamando il marito ogni volta che avvistava un'altra scialuppa. Ma questi era stato uno dei prodi che rifiutò di lasciare la nave mentre a bordo c'erano ancora donne e bambini.

Mentre i colleghi erano occupati a controllare il caricamento e il calo delle scialuppe, il quarto ufficiale Boxhall, agli ordini del capitano e con l'assistenza del timoniere George Rowe, iniziò a lanciare dei segnali (non dei razzi) dall'estremità a dritta della plancia. Mentre i due uomini si davano da fare videro un paio di lampade di navigazione rosse e verdi che si avvicinavano da una distanza di cinque miglia, indicando una nave che si avvicinava frontalmente. Boxhall vide la luce rossa e le due luci bianche della testa d'albero che indicavano che la nave aveva virato a dritta. Tentò inutilmente di richiamarla, facendo segnali luminosi con l'apposita lampada.

I potenti razzi luminosi venivano lanciati dai mortai e potevano raggiungere l'altezza di 250 metri dove esplodevano e ricadevano formando dodici stelle bianche. Boxhall avrebbe potuto lanciarne otto a intervalli di cinque minuti, a partire dalle 00.45, quando venne calata la prima scialuppa, fino alla 1.20, quando vennero messe a mare le scialuppe nove e dieci. Non esisteva una procedura internazionale uniforme per le segnalazioni di questo tipo; era però usanza e pratica stabilita lanciare i razzi a intervalli regolari, come in questo caso, per segnalare un pericolo. Venivano per lo più utilizzati a questo scopo razzi bianchi ma alcune linee marittime avevano i propri razzi di segnalazione, anche per comunicazioni non di emergenza, in genere erano colorati ma potevano esservene anche di bianchi.

Risulta chiaro adesso, dopo vari anni di violente dispute ancora non risolte, che la maggior parte di questi segnali, se non addirittura il *Titanic,* furono avvistati dal *Californian:* soltanto il capitano e l'ufficiale in seconda di questa nave affermarono di averla fermata per la notte in mezzo a un banco di ghiaccio a 42°5' nord e 50°7' ovest, ben diciannove miglia nord-nord-est rispetto al punto del naufragio. I segnali avvistati dalla plancia del *Californian* erano così lontani che apparentemente non raggiunsero in

altezza la testa dell'albero di una nave che passò in mezzo e che fu vista da alcuni testimoni del *Californian,* prima che i segnali bianchi dei razzi ricadessero. Sicuramente si trattò di una motonave (in seguito si stabilì che era sulla direzione generale del *Titanic)* che fu avvistata dal *Californian,* ma non rispose ai segnali luminosi. Entrambe le indagini ufficiali dedicarono molto tempo a trarre conclusioni da questi fatti disparati, dando il via a un'enorme controversia e giungendo a risultati improbabili, come si vedrà a tempo debito. Nessuno dei misteri irrisolti associati alla leggenda del *Titanic* ha fatto sorgere passioni così contrastanti.

Mentre i razzi scoppiavano sopra le loro teste, Murdoch e Lowe, inizialmente aiutati dal nostromo, si spostarono verso la prua, che si inclinava sempre più avanti, affondando, per preparare la lancia numero uno, la scialuppa di salvataggio generalmente sospesa fuoribordo sul lato di dritta del ponte delle scialuppe. Dopo qualche difficoltà per permettere ai passeggeri di raggiungerla (altra prova del fatto che l'equipaggio in genere non era pratico delle operazioni di salvataggio), la lancia venne calata all'una e dieci o all'una e un quarto, dopo la numero sei al cui equipaggio era stato ordinato di dirigersi verso una nave, distante due punti di bussola a dritta della prua. L'uomo incaricato della lancia uno, il marinaio scelto e vedetta, George Symons, vide a babordo della prua una luce bianca (di poppa?) che distava un punto o due di bussola, il che faceva pensare che la nave misteriosa fosse diretta a ovest, oppure che il *Titanic* si fosse girato. L'equipaggio della scialuppa si diresse per un po' in quella direzione.

La lancia uno, che aveva una capienza di 40 persone, era di gran lunga la scialuppa meno carica di tutte dato che vi erano non più di dodici persone: due donne, tre uomini e sette membri dell'equipaggio (due marinai e cinque fochisti). Il quinto ufficiale Lowe confermò che la lancia era stata calata con un così scarso numero di occupanti poiché non vi erano altre persone nei paraggi o vicino al ponte A. Si avvicinarono, speranzosi di essere inclusi tra la fortunata dozzina, anche sir Cosmo e lady Duff Gordon. Il baronetto, cieco da un occhio, aveva chiaramente puntato l'altro su quella che al momento era la loro maggiore fortuna. Lui, la moglie e la segretaria, la signorina Laura Francateli!, erano rimasti nelle vicinanze della prima scialuppa calata, la numero sette e poi della numero tre sperando che fosse permesso loro di salire in gruppo. Sir Cosmo era un ottimo giocatore di bridge e aveva fatto parte della squadra inglese di

scherma alle Olimpiadi del 1908; infine chiese a Murdoch, intento a cercare con lo sguardo passeggeri per la lancia numero uno: «Possiamo salire su questa imbarcazione?» Si dice che il primo ufficiale abbia risposto: «Con immenso piacere», o qualcosa di simile. Si unirono al gruppo anche due americani, e anche in questo caso i membri dell'equipaggio (7) erano più numerosi dei passeggeri (5).

Le testimonianze delle persone presenti su questa lancia sono forse le più contrastanti, nonostante fossero così poche. Non si capisce se invertirono la rotta per tornare sul luogo della sciagura oppure se non lo fecero. Alcuni dicono di essersi allontanati dalla nave 90 metri, altri dicono 900 metri, rimanendo ad aspettare una chiamata o ulteriori ordini che non giunsero mai, come aveva detto loro Murdoch. Forse i passeggeri oppure le due signore obiettarono, oppure non obiettarono, all'idea di tornare indietro quando uno o due membri dell'equipaggio proposero di farlo.

Uno dei fatti emersi su cui non c'è ombra di dubbio è che, sulla scialuppa di salvataggio, sir Cosmo offrì a ognuno dei sette membri dell'equipaggio un assegno di *5* sterline che corrispondeva a un mese di paga, vitto e alloggio escluso. Questa sensazionale rivelazione venne fatta, il quinto giorno dell'inchiesta britannica, dal primo fochista Charles Hendrickson, che si trovava proprio su quella scialuppa. Come si vedrà, quando si parlerà dell'inchiesta, il fatto portò a delle più che lecite supposizioni, soprattutto da parte della stampa americana: Duff Gordon avrebbe corrotto i membri dell'equipaggio per non tornare in quelle acque, temendo che la loro scialuppa potesse essere travolta.

Il baronetto insisteva con il dire che la sua offerta non era altro che un simbolo di solidarietà, dato che gli uomini avevano perso il proprio lavoro, la paga e tutto ciò che avevano ed egli «desiderava fare qualcosa per loro». Nei pochi giorni che trascorsero tra la testimonianza di Hendrickson e quella di Duff Gordon uno sconosciuto di Londra «che rappresentava Cosmo Duff Gordon» andò a cercare Symons nella sua casa a Weymouth, nel Dorset, per fargli delle domande, e lo stesso fece con il fochista James Taylor di Southampton, che appoggiò la testimonianza di Hendrickson. Taylor venne pagato sette scellini, più di un giorno di paga, per partecipare a un colloquio presso gli uffici della White Star di Southampton. I due membri dell'equipaggio menzionarono la visita durante la testimonianza sotto giuramento nel decimo giorno dell'inchiesta britannica.

Duff Gordon disse che le cinque sterline a testa che aveva offerto non in contanti da spendere a New York ma con un assegno da incassare in Inghilterra, sarebbero servite loro per acquistare un nuovo equipaggiamento. Gli assegni sarebbero stati onorati dalla sua banca di Londra; li fece preparare a bordo del *Carpathia,* scritti su un semplice foglio di carta dalla signorina Francatelli e firmati dal baronetto stesso. Chiaramente questo dubbio episodio divenne una vera e propria causa celebre durante la sensazionale inchiesta britannica.

A babordo, in contemporanea con la scialuppa numero uno di dritta, fu calata la lancia numero otto, sotto il controllo del capo ufficiale Wilde, uomo dalla presenza fisica imponente, calmo e riservato, aiutato da Lightoller. Anche il capitano Smith rimase a portata di mano per un paio di minuti. Alcuni testimoni pensarono che questa scialuppa fosse stata calata prima della numero sei e che fosse dunque la prima tra quelle di babordo a prendere il mare, ma il rapporto britannico, che di solito arrotonda senza scrupoli per eccesso o per difetto di cinque minuti, è categorico: la numero otto venne calata, come la numero uno, alle ore 1.10 del mattino.

Tuttavia prima di questo si svolse un'intensa scena drammatica sul vicino ponte delle scialuppe. Consapevole dell'ordine impartito dal capitano secondo cui soltanto donne e bambini avrebbero dovuto salire a bordo, i signori Isidor e Ida Straus (a lui apparteneva il grande magazzino "Macy" di New York) erano in piedi e osservavano delle donne che venivano spinte nella scialuppa di salvataggio numero otto. Il colonnello Archibald Gracie, loro amico, stava anch'egli osservando la scena. Invitata a salire, la signora Straus disse: «No, non lascerò mio marito. Come abbiamo vissuto insieme, così moriremo insieme». Qualcuno suggerì che entrambi salissero dato che nessuno avrebbe protestato se un uomo avanti negli anni come il signor Straus si fosse salvato. L'anziano signore tuttavia rimase impassibile e disse «No, non voglio favoritismi che non siano concessi ad altri» e così morirono insieme. La piangente Ellen Bird, cameriera di Ida, salì sulla numero otto con la pelliccia della padrona come regalo di addio.

Secondo l'inchiesta britannica sulla numero otto vi erano trentanove persone. Vi erano quattro membri dell'equipaggio (Thomas Jones, marinaio scelto, come responsabile, due camerieri e un cuoco), nessun uomo e a quanto pare trentacinque passeggere. Il giorno dell'apertura dell'inchiesta americana lo steward Alfred Crawford disse del capitano

Smith: «Ci disse di puntare verso una luce che aveva visto, lasciare le signore e tornare indietro verso la nave. Era la luce di un vascello in lontananza. Noi ci dirigemmo in quella direzione ma non lo raggiungemmo». Il sesto giorno Thomas Jones disse che una «loquace signora ... una contessa o qualcosa del genere» aveva sempre la sua da dire, così la mise al timone mentre i membri dell'equipaggio e alcune donne remavano. Si trattava dell'elegante Lucy-Noel Martha, contessa di Rothes, che viaggiava senza il nobile marito scozzese, ma con la sua cameriera, la signorina Mahoney, e che chiaramente non era la tipica aristocratica parassita. Quando non era al timone insisteva per remare; consolò anche una disperata signora italiana che aveva perso il marito. Molte altre donne remarono. Jones riuscì poi a entrare in possesso della lista dei passeggeri della scialuppa numero otto che fu compilata a bordo del *Carpathia;* la fece incorniciare e la mandò a lady Rothes quale simbolo della sua eterna ammirazione.

A dritta venne poi calata la numero nove, all'1.20, sotto la supervisione di Murdoch e Moody. Ne era al comando Albert Haines, secondo del nostromo, aiutato da due timonieri, un marinaio e quattro camerieri. Sembra che almeno su questa scialuppa il numero di occupanti fosse accettabile; secondo l'inchiesta britannica erano cinquantasei tra cui otto membri dell'equipaggio, sei uomini e quarantadue donne. I sei uomini vennero fatti salire a bordo poiché non si potevano trovare altre donne nei paraggi; una anziana signora non ebbe abbastanza forza, rifiutò di salire e si ritirò dentro la nave. Il romanziere francese Jacques Futrelle, aiutato da un ufficiale, obbligò sua moglie May a salire sull'imbarcazione contro la sua volontà: «E' la tua ultima possibilità, vai!» le gridò il tristissimo marito. La numero nove caricò tutte le donne che si trovavano sul ponte delle scialuppe e sembra che sia stata fatta fermare al ponte A, per caricarne altre; era molto a poppa così non si trovò davanti l'impedimento della vetrata di Ismay. Anche in questa scialuppa non vi erano né bussola né luci. Il timoniere Walter Wynn vide la luce rossa, di navigazione a babordo, di una nave e una bianca della testa d'albero; pensò che la nave a cui appartenevano dovesse trovarsi a sette o otto miglia di distanza. Quando queste luci scomparvero ne intravide un'altra nella stessa direzione. Dopo qualche difficoltà per rimuovere le legature dei remi, la numero nove si allontanò lentamente dal *Titanic.*

Dopo aver aiutato Murdoch con la numero nove, Moody attraversò il

ponte della nave, aggirando la cupola dell'entrata principale della prima classe, per aiutare Lightoller con la dieci, equivalente di babordo della scialuppa nove. Secondo l'inchiesta britannica questa imbarcazione venne calata insieme alla numero nove, all'1.20. A capo vi era Edward Buley, marinaio scelto, veterano della marina, assistito da un altro marinaio e da tre membri dell'equipaggio. Gli ufficiali non permisero che altri uomini salissero sulla scialuppa, ma un armeno e un giapponese riuscirono a nascondervisi come clandestini e vennero scoperti dopo che la barca era già stata calata. A bordo furono fatte salire quarantuno donne di tutte le classi e sette bambini.

Il capo fornaio della nave, Charles Joughin, assegnato alla numero dieci, fece salire i suoi tredici collaboratori sul ponte con 18 chilogrammi di pane ciascuno, da distribuire alle scialuppe; era mezzanotte e mezza circa. Joughin aiutò i bambini a saltare oltre il metro e mezzo di spazio, che separava l'imbarcazione e il lato inclinato della nave, e anche alcune donne erano restie a compiere tale salto. Alla fine Joughin non riuscì a salire né su quella né su altre scialuppe ma si gettò in mare direttamente dalla nave che stava affondando, riuscendo a salire su uno dei canotti.

Il marinaio scelto Buley ebbe l'impressione che la scialuppa dieci fosse l'ultima a essere calata, il che non era vero; ma parlò a lungo all'inchiesta americana (sesto giorno) della nave che era passata davanti alla prua del *Titanic* a sole tre miglia di distanza, restando immobile tre ore prima di riprendere lentamente la navigazione. Secondo Buley, i passeggeri rimasero calmi proprio perché consapevoli della presenza di una nave nei paraggi, che certamente li avrebbe salvati: i membri dell'equipaggio dissero a molti: «c'è una nave che sta venendo in nostro aiuto». Ciò doveva aver convinto molti a rimanere a bordo per aspettare i soccorsi, piuttosto che tentare di raggiungere le scialuppe di salvataggio, sovraccaricandole.

La numero dieci raggiunse il canotto D e le lance quattro, dodici e quattordici, che rimasero in gruppo, legate l'un l'altra con delle corde; il quinto ufficiale Lowe era a capo del gruppo di imbarcazioni.

All'1.25 del mattino, venne calata a dritta la scialuppa undici, sempre sotto il controllo di Murdoch e Moody. Secondo le testimonianze all'inchiesta britannica, questa scialuppa venne sovraccaricata: fu infatti calata con settanta persone a bordo, cinque volte tanto la sua capienza. Questa dichiarazione deve essere considerata con il dovuto scetticismo, già si è visto che il numero totale di persone salvate era di molto inferiore

rispetto a quello fornito dai testimoni che si trovavano sulle scialuppe. Sebbene gli ufficiali dovessero aver sentito un senso di urgenza crescente mentre la nave affondava inesorabilmente con la prua in avanti, potrebbero aver pensato che le barche non fossero abbastanza resistenti per essere calate con il massimo carico e che sarebbe stato meglio caricarle dalle passerelle.

Il marinaio scelto Humphries fu messo a capo di quest'affollata scialuppa, su cui alcune persone dovettero rimanere in piedi; si unirono a lui sette uomini dell'equipaggio più la signora Annie Robinson, cameriera di prima classe, che si trovava sulla canadese *Lake Champlain* quando affondò nel 1907 in seguito a una collisione con un iceberg.

Forse a bordo c'era un passeggero, Philip E. Moch, di prima classe (o forse erano tre): tra donne e bambini il totale raggiungeva sessanta persone. Dato che non era rimasto nessuno sul ponte mentre l'imbarcazione veniva riempita, si caricarono altre persone dal ponte A.

Mentre la scialuppa toccava l'acqua con il suo pesante carico, venne quasi sommersa dal getto di una delle pompe del *Titanic,* che erano state messe a dura prova. Fu difficile liberarla dalle lunghe corde con cui era stata calata dalla gru, quando il bozzello del paranco posteriore si bloccò. In alcuni casi si dovettero tagliare le funi per liberare le scialuppe, poiché il mare era così calmo che non c'era il minimo moto ondoso che sollevasse le scialuppe, allentando momentaneamente le funi a cui erano sospese, e che permettesse dunque di liberarle. Chiaramente il dispositivo a rilascio rapido che collegava le corde alle scialuppe non funzionò oppure l'equipaggio non seppe utilizzarlo. D'altra parte se il mare si fosse trovato nelle normali condizioni tipiche dell'Atlantico, le scialuppe avrebbero avuto problemi di altro tipo.

La signora Robinson notò che la coraggiosa orchestra stava ancora suonando con sentimento mentre le scialuppe venivano calate. Nella scialuppa le donne si lamentavano poiché dovevano stare in piedi mentre una signora sconvolta continuò a caricare e spegnere una sveglia per tutta la notte.

All'1.25, sull'altro lato della nave, a babordo, la scialuppa dodici venne calata in acqua, praticamente in contemporanea alla numero undici, sotto il controllo di Lightoller e Lowe; secondo il rapporto britannico a bordo c'erano appena quarantadue persone. Sull'imbarcazione erano presenti due marinai, John Poingdestre, responsabile, e Frederick Clench, entrambi

marinai scelti. Ancora una volta la scialuppa venne calata senza raggiungere la massima capienza, poiché in quel momento non vi erano nelle vicinanze né donne né bambini. Un gran numero di persone di seconda e terza classe tentò di salire a bordo ma venne tenuta a distanza da Lightoller e Poingdestre.

Il marinaio Clench disse che un francese saltò a bordo mentre la scialuppa veniva calata oltre il ponte B. Quando raggiunse l'acqua i due marinai non riuscirono a sganciarla fino a quando la passeggera di terza classe Margaret Davaney non diede loro un coltellino da tasca, con cui Poingdestre tagliò le funi. Questa imbarcazione, la decima calata secondo l'ordine stabilito dall'inchiesta britannica, alla fine si unì alla flottiglia di Lowe che è stata menzionata in precedenza e di cui si parlerà ancora.

I fatti che si verificarono lontano dal ponte delle scialuppe, sull'enorme nave, illuminata da prua a poppa su uno sfondo di getti di vapore sibilanti, razzi che esplodevano in aria, orchestrali che suonavano motivetti conosciuti e misteriose luci avvistate a distanza, ci sono pervenuti come un confuso caleidoscopio, una bolgia al rallentatore; ma questo non sorprende, dal momento che nessun testimone fu in grado di avere una visione generale: i più informati in questo senso furono Lightoller e Boxhall, i più attivi tra gli ufficiali sopravvissuti.

L'impressione che ne risulta è assai frammentaria: alcune scialuppe venivano calate mezze vuote perché mancavano nei pressi potenziali occupanti, mentre altrove folle di persone venivano respinte; alcuni passeggeri e membri dell'equipaggio si ritirarono nelle loro cabine dopo aver scoperto che cosa era accaduto; un gruppo di cattolici emigranti si riunì a recitare il rosario in una delle sale da pranzo di terza classe, aspettando qualsiasi cosa Dio avesse in serbo per loro; il capo ufficiale Wilde bloccò l'assalto alle scialuppe da parte di un centinaio di membri dell'equipaggio con la pura forza della sua personalità; lo stesso ufficiale ordinò a centinaia di persone di affrettarsi a spostarsi da una parte all'altra della nave per tentare, con poche probabilità, di correggerne l'inclinazione e la terribile penultima scena ben testimoniata (per esempio dal colonnello Gracie) quando una massa di esseri umani, tra cui centinaia di donne, emerse dalle cabine di terza classe e si precipitò sul ponte di poppa all'ultimo minuto.

Le scene principali dell'agonia riportate dai testimoni in occasione delle inchieste e da quotidiani più o meno affidabili, da resoconti e da testi scritti

subito dopo la sciagura o molti anni dopo divennero i pilastri su cui venne edificata nel tempo la leggenda del *Titanic*. Molte di queste scene erano false: un uomo, che si disse si fosse travestito da donna per salire su una scialuppa, in realtà si era semplicemente coperto la testa con uno scialle per il freddo. Il capitano Smith, che secondo Lightoller portava, come altri ufficiali, una pistola, non si sparò e quasi certamente non disse a tutti indistintamente di «comportarsi da inglesi». Si trattava semplicemente di dorare una leggenda di per sé sufficientemente spaventosa.

Tuttavia esistono scene documentate di coraggio e originalità quanto di codardia e puro terrore. Molte persone si facevano comprensibilmente forza ricorrendo ai liquori; un passeggero fu visto bere un'intera bottiglia di gin mentre un membro dell'equipaggio ne faceva sparire una di brandy. Il capo fornaio Joughin disse di essere sceso a bere mezzo bicchiere dalla sua bottiglia personale e di aver incontrato uno dei medici di bordo intento a fare lo stesso. Una coda ordinata si formò presso l'ufficio dell'assistente di bordo sul ponte C: erano passeggeri che volevano ritirare i propri oggetti di valore mentre il maggiore Peuchen, forse più consapevole di quello che conveniva portarsi appresso, lasciò nella cabina una cassetta contenente titoli per un valore nominale di 60.000 sterline e preferì portare con sé abiti più pesanti. Le casseforti della nave non erano piene di tesori, come del resto hanno dimostrato i dubbi ritrovamenti fatti di recente sul relitto. Il colonnello Gracie, che in quel pandemonio incontrò Frederick Wright, giocatore professionista di squash, si premurò, con grande ironia, di annullare la partita di mezz'ora che avrebbero dovuto giocare il lunedì successivo sul campo ormai coperto d'acqua.

Giù nelle viscere distrutte della nave il capo fochista Barrett, che era rimasto sconvolto, vedendo un getto d'acqua irrompergli davanti nella sala caldaie numero sei, passò comunque alla numero cinque per aiutare alcuni giovani macchinisti impegnati con le pompe aspiranti, come disse poi al giornale «Marine Engineer». Uno di essi giaceva inerme con una gamba rotta quando cedette la paratia numero cinque che era stata in precedenza danneggiata dall'incendio, ed era ora sottoposta a una terribile pressione; un'enorme massa di acqua si riversò nel locale e Barrett fu costretto a risalire per mettersi in salvo. Tutte le altre persone, presenti nella caldaia, annegarono.

Verso l'1.30, circa un'ora e cinquanta minuti dopo la collisione, dieci scialuppe erano state calate e dieci erano a bordo. In quel momento il capo

ufficiale Wilde ordinò al quinto ufficiale Lowe di assumere il comando della scialuppa quattordici che apparentemente era stata riempita quasi al massimo: secondo l'inchiesta britannica c'erano sessantatré persone a bordo tra cui cinquantatré donne, Lowe e sette membri dell'equipaggio. Si noti che per raggiungere la cifra stabilita dall'inchiesta, mancano due persone che potevano essere un clandestino e un rematore volontario. D'altra parte Lowe ricacciò due uomini che tentarono di imbarcarsi sulla numero quattordici quando ancora si trovava a livello del ponte delle scialuppe. Mentre l'imbarcazione scendeva, Lowe, secondo la deposizione rilasciata nel tredicesimo giorno dell'inchiesta londinese, sparò tre colpi di pistola lungo il lato della nave, per impedire ulteriori tentativi di saltare a bordo in corrispondenza dei ponti successivi. La scialuppa rimase bloccata a un metro e mezzo dall'acqua e Lowe dovette liberarla per farla calare del tutto.

L'affidabilità di Lowe come testimone può essere messa in discussione: nell'inchiesta americana affermò di essere stato assegnato alla scialuppa numero undici mentre in quella britannica disse di non conoscere il numero della propria scialuppa, suscitando un'esclamazione di sorpresa da parte del commissario. Non esiste alcun dubbio invece riguardo all'ostinata, gelida risolutezza del vistoso ventottenne; egli portò la sua scialuppa a circa 100 metri dalla nave, per assicurarsi che non fosse risucchiata. Poi raggruppò le scialuppe quattro, dieci, dodici e il canotto D, legandoli insieme con delle corde e fece passare i superstiti da un'imbarcazione all'altra, in modo da svuotare la propria: la sua intenzione era quella di andare a recuperare i superstiti che erano rimasti in acqua: tuttavia attese per qualche minuto che le grida di aiuto si spegnessero e «la gente si diradasse». Era determinato a imbarcare i superstiti ma voleva anche assicurarsi che quelli rimasti in vita non fossero così numerosi da far affondare le scialuppe; per questo motivo aspettò e senza dubbio salvò altre vite. Purtroppo i trasferimenti da una scialuppa all'altra che egli ordinò, e il risultato della sua ulteriore opera di salvataggio, rese ancora più incerto il numero di persone che originariamente si trovavano a bordo delle cinque imbarcazioni.

All'1.35 le ultime scialuppe regolari a dritta, la numero tredici e quindici, vennero calate più o meno contemporaneamente. Sembra che Murdoch e il sesto ufficiale Moody fossero preposti a questo compito. Entrambe le scialuppe erano quasi al completo. A questo punto tutti si erano resi conto

dello stato di emergenza e ovviamente l'idea di calare le barche, riempite soltanto parzialmente per inviarle verso le passerelle, alla fine era stata dimenticata, così come era stato abbandonato il timore che le scialuppe si rompessero se caricate al massimo della capienza. Il capitano e il capo ufficiale molto probabilmente erano ancora sul ponte delle scialuppe ma in questa fase potrebbero aver solo impedito la corsa alle imbarcazioni; si fa riferimento a loro con sempre minor frequenza mentre le testimonianze passano da un'imbarcazione all'altra.

L'imbarcazione tredici venne posta sotto il comando di Fred Barrett, che era riuscito a mettersi in salvo liberandosi dalle sale caldaie anteriori, interamente allagate. Secondo il rapporto britannico c'erano ad aiutarlo altri quattro membri dell'equipaggio: si aggiungevano a 59 donne e bambini. Ma i testimoni dichiararono che vi erano altri quattro uomini, tra cui l'attentissimo maestro Lawrence Beesley che viaggiava in seconda classe e che avrebbe scritto poi un resoconto della tragedia. La scialuppa fu quasi rovesciata prima di raggiungere l'acqua da un violento getto d'acqua fuoriuscito dalle pompe della nave. Le grida provenienti dalla scialuppa ne fecero bloccare la discesa mentre veniva spinta lungo la fiancata della nave, presumibilmente verso poppa, come dimostra il successivo momento di crisi dell'imbarcazione.

Getto a parte, quando la scialuppa si adagiò sull'acqua sottostante si ripresentò il problema, già verificatosi in precedenza, di sganciare cavi e bozzello del paranco, dato che non vi erano onde. Mentre erano ancora agganciati con le funi alla nave morente, i passeggeri nella scialuppa tredici, guardando verso l'alto, si accorsero con orrore che la scialuppa quindici stava per scendere proprio su di loro. Dal momento che questa si trovava più a poppa della tredici, questo fatto suggerisce che la pendenza verso la prua fosse aumentata improvvisamente in modo significativo, il che avrebbe avuto come effetto quello di spingere in avanti la scialuppa quindici, che oscillava sospesa ai cavi; oppure la tredici era stata sospinta verso poppa ma è molto probabile che siano accadute entrambe le cose. Sul ponte si udirono per una seconda volta le grida e le urla provenienti dalla tredici e la discesa della seconda scialuppa fu bloccata all'ultimo momento; vennero recisi i cavi della tredici che così poté allontanarsi.

Forse il più fortunato su questa scialuppa fu il passeggero di prima classe Washington Dodge, che aveva visto la moglie e il figlio Arthur allontanarsi sani e salvi sulla numero sette, la prima che era stata calata in

acqua. Gli occupanti erano perlopiù passeggeri di terza classe, molti dei quali videro le luci della nave misteriosa passare lentamente e scomparire crudelmente dalla loro vista.

La scialuppa numero quindici era ancor più affollata della undici e aveva a bordo circa settanta persone, secondo le testimonianze raccolte dall'inchiesta britannica, che ancora una volta non sono complete e, come accadde per altre imbarcazioni, si contraddicono. Erano presenti tredici membri dell'equipaggio, il gruppo in assoluto più numeroso a eccezione di quello della numero otto. C'erano dieci camerieri e tre fochisti ma nessun marinaio, visto che il loro numero si era ridotto per via della distribuzione sulle imbarcazioni precedenti. Secondo George Cavell, lo stivatore che era quasi rimasto sepolto sotto il carbone spostatosi per la collisione, a capo di questa scialuppa era un fochista di nome Diamond.

Ma è probabile che lo stivatore Cavell fosse in stato confusionale a causa dell'incidente precedentemente accorsogli, poiché l'inserviente dei bagni Samuel James Rule disse nel sesto giorno dell'inchiesta britannica che l'uomo responsabile della scialuppa era il cameriere Jack Stewart *(sic)* e a bordo c'erano perlopiù uomini: dei settanta passeggeri pochissimi erano donne e bambini. Egli spiegò che nel momento in cui la scialuppa si stava riempiendo, sui ponti superiori non era più presente alcuna donna e quindi Murdoch aveva lasciato salire anche degli uomini. Il commissario e il procuratore generale espressero il loro stupore per il ridotto numero di donne, solo quattro più tre bambini, sul totale di settanta persone che secondo Rule affollavano la scialuppa.

A causa delle enormi contraddizioni tra le deposizioni di Cavell e Rule, quest'ultimo fu richiamato a deporre al nono giorno. Ne risultò che il "confuso" della situazione era Rule: egli affermò di ricordarsi solo in quel momento che quasi tutti i passeggeri nella quindici erano donne e disse, come debole scusa, di essersi ingannato perché molti indossavano strani abiti e gli giravano le spalle. Rule dimostrò di essere un vero campione della confusione quando venne poi interrogato da Clement Edwards, avvocato dei sindacati.

Rule affermò che i passeggeri erano entrati dal ponte A. Come era possibile, chiedeva Edwards, quando si trattava di un ponte chiuso? Dopo inutili interventi da parte del commissario, di Laing per la White Star, del procuratore generale (sir John Simon) per il Ministero per il Commercio e di sir Robert Finlay ancora per la White Star, Rule disse: «Le finestre si

trovano davanti sul ponte A».

Visto però che la scoperta della verità non va di pari passo con il numero di avvocati ingaggiati per cercarla, Edwards adesso insisteva sul fatto che il modello esposto davanti alla commissione rappresentava l'*Olympia* «Secondo le mie istruzioni sul *Titanic* il ponte A è chiuso fino in fondo ed è diverso da questo modello dell'*Olympic*».

Finlay: «No, questo modello è identico al *Titanic*».

Commissario: «Quindi possiamo considerarlo l'esatta riproduzione del *Titanici*»

Finlay: «Sì».

Procuratore generale: «Allora è così».

Edwards: «Con grande rispetto nei confronti di sir Robert Finlay, sono certo che sarà dimostrato che ho ragione, poiché le mie istruzioni sono assolutamente precise su questo punto così come sulle caratteristiche del ponte A».

Commissario: «A tempo debito penso che sarà possibile dimostrare cosa rappresenta questo modello?».

Finlay: «Certamente», ma, se mai questo avvenne, non ci viene detto dai documenti.

Edwards, rivolto a Rule: «Lei dice che il ponte A è aperto?».

Rule: «Sì, a poppa».

Commissario: «Avete udito questa parola supplementare, "a poppa"? Io ricordo che, sebbene vi siano delle finestre, queste non si estendano per tutta la lunghezza».

Proprio quando sembrava vicino il chiarimento, l'insistente Edwards colpì di nuovo: «È così, vostro onore, *sull'Olympic*».

Commissario: «Lei giunge a un punto in cui le finestre finiscono e, per quel che ne so, su questa nave potrebbe corrispondere al punto di cui stiamo parlando».

Edwards, rivolto a Rule, certamente facendo del suo meglio per capire: «Dice che il ponte A è aperto a poppa?».

Rule: «Sì».

Anche adesso lord Mersey non poteva lasciar perdere: «Non a poppa, vicino a poppa», insisté. Così Edwards chiese a Rule di avvicinarsi al modello e indicare dove il ponte A era chiuso e dove era aperto, tutto sommato un altro trionfo per le famose vetrate volute da Ismay. Alla fine si stabilì (dopo un'ultima intrusione a sorpresa dell'*Olympic* nel

procedimento) che il ponte A era aperto nel punto in cui la scialuppa numero quindici avrebbe dovuto trovarsi mentre veniva calata.

Gli occupanti della quindici avevano almeno in parte tentato di raccogliere i passeggeri di terza classe dai livelli più bassi della nave, come dimostrò il testimone successivo, lo steward di terza classe John Edward Hart. Disse di aver aiutato a svegliare donne e bambini, di averne raccolto un gruppo di circa venticinque e di averli condotti attraverso il labirinto di passaggi al ponte della nave; tornò e ripeté l'operazione guidando un altro gruppo, questa volta di quindici persone. Sebbene una o due persone affermassero il contrario, Hart insisteva dicendo che non vi erano barriere fisiche che impedissero ai passeggeri di terza classe di raggiungere i ponti superiori; tuttavia alcuni passeggeri all'inchiesta americana dissero che dovettero chiedere la rimozione almeno di un ostacolo per salire ai ponti, ma all'inchiesta britannica non interessavano i passeggeri, come si vedrà in seguito.

Di ritorno a babordo, Lightoller e Moody, sempre molto attivi, supervisionavano l'ineccepibile calo della scialuppa numero sedici, quella che da quel lato si trovava più a poppa, che però non fu l'ultima a venire calata. Secondo i dati dell'inchiesta britannica questa imbarcazione era piena: cinquantasei persone in tutto tra cui tre membri dell'equipaggio e tre cameriere: tra queste vi era Violet Jessop che avrebbe rivissuto questa esperienza sul *Britannic* ma allora avrebbe indossato la divisa delle infermiere volontarie. Ufficialmente i passeggeri presenti erano solo donne e bambini per un totale di cinquanta persone, nessuno era di prima classe; ma si sa che in seguito a bordo venne trovato un fochista.

Il signor A. Bailey, uno dei due aiutanti di bordo della nave (responsabile della disciplina) era al comando della scialuppa e aveva ricevuto ordine di remare verso la nave che mostrava le sue luci davanti e a babordo del relitto, visibile ancora due ore dopo la collisione. La cameriera Elisabeth Leather chiese ripetutamente di remare per tenersi calda: faceva parte dell'esiguo gruppo di circa dodici donne, composto per lo più da cameriere e da una governante, che prestavano servizio sul *Titanic.* Erano quasi tutte sposate. Le navi di linea all'epoca erano un luogo di lavoro, in cui le donne erano assolutamente necessarie, per il servizio delle passeggere e dei bambini. Queste pioniere dovevano essere vulnerabili ma anche estremamente decise e fiduciose, visto che erano circondate da circa 900 uomini e si trovavano lontane da casa. La scialuppa raggiunse la

numero sei ed esse rimasero insieme fino allo spuntar del giorno.

Il primo ufficiale Murdoch si stava dando molto da fare. Dopo essersi dedicato, alla scialuppa sette, alla numero cinque, e poi alla tre e alla uno, stava facendo agganciare alle gru liberate dall'ultima scialuppa il canotto C, cercando intorno quarantasette persone per riempirlo. Probabilmente per ordine di Smith, assegnò il comando del canotto al timoniere George Thomas Rowe.

Questa imbarcazione gonfiabile aveva un doppio fondo piatto a fasciame cucito e dei fianchi piuttosto bassi, ricoperti di tela, che potevano però essere alzati fino a un metro, e bloccati; questo sistema inutilmente elaborato aveva semplicemente lo scopo di ridurre lo spessore dei canotti per facilitarne lo stivaggio.

L'imbarcazione era fatta di legno e di un materiale che avrebbe dovuto garantire il galleggiamento anche quando il canotto aveva i fianchi abbassati.

L'inchiesta britannica stabilì che su questo canotto vi fossero non meno di settantuno persone una in più rispetto al carico di tutte le altre scialuppe, anche di quelle più grandi e tradizionali, come la numero undici e la numero quindici, che avrebbe potuto portare settanta persone ciascuna. E' forse il più chiaro esempio della tendenza tra superstiti a stimare per eccesso il numero di persone sopravvissute con loro. Chi cercò di contare nell'oscurità il numero degli occupanti delle scialuppe, con persone che tremavano sul fondo, si muovevano in continuazione, remavano, aiutavano, stavano in piedi o sedute, fece sicuramente degli errori; fattori psicologici avrebbero potuto determinare una sovrastima dei sopravissuti, per esempio sensi di colpa, desideri inespressi e fattori simili. Secondo il resoconto, estremamente complesso, del colonnello Gracie, che chiaramente attinse anche dai rapporti delle inchieste, a bordo vi erano soltanto trentanove persone.

Rowe, un tempo membro della Royal Navy, aveva aiutato Boxhall con i messaggi di richiesta di aiuto e tentato di contattare la nave misteriosa con segnali luminosi in alfabeto Morse; in un colloquio separato il sesto giorno dell'inchiesta americana, disse al senatore Theodore E. Burton, di aver contato trentanove persone: lui stesso, un cameriere, un barbiere di nome Weikman, tre fochisti, trentuno donne e bambini e due uomini, passeggeri di prima classe. Non contò, ma menzionò, quattro clandestini cinesi per un totale di quarantatre persone. Almeno un altro testimone disse che

Murdoch aveva sparato due colpi intimidatori per impedire che una folla di uomini si gettassero sul canotto "Engelhardt".

Il quindicesimo giorno dell'inchiesta britannica Rowe affermò che il capitano Smith gli aveva detto personalmente di farsi carico del canotto C; era stato difficile calarlo, poiché in quel momento (1.40) la nave pendeva di sei gradi di bussola a babordo e il canotto strisciava contro il lato di dritta. Mentre era sulla plancia Rowe, che era un veterano trentaduenne, aveva notato che la nave aveva percorso, tra mezzogiorno e il momento della collisione, 260 miglia, il che suggeriva che la velocità media era stata di 21,75 nodi: in realtà era di 22,25 nodi; gli orologi della nave sarebbero stati portati indietro a mezzanotte, circa venti minuti dopo la collisione. Rowe era certo del fatto che la nave a babordo, davanti a loro, verso cui si dirigevano, era un veliero.

Nel corso dell'inchiesta britannica, Rowe non era più molto sicuro del numero di persone a bordo: certamente c'erano sei membri dell'equipaggio, forse ventotto donne e pochi bambini; senza dubbio vi erano quattro cinesi e due signori di prima classe: William Carter, facoltoso cittadino di Filadelfia, e J. Bruce Ismay.

Sulla presenza di Ismay non sussistevano dubbi, ma comunque non era affatto chiaro come avesse fatto a salire a bordo. Ismay affermò che sul ponte della nave non c'erano altri passeggeri o membri dell'equipaggio quando il canotto iniziò la sua discesa; così vi salì con Carter (che non venne chiamato a testimoniare). Molti anni dopo la disgrazia il superstite John B. Thayer, all'epoca diciassettenne, scrisse in una memoria personale che Ismay si era fatto strada a spintoni tra una folla di uomini. All'epoca dei fatti poco prima di approdare a New York, Charlotte Cardeza screditò completamente Ismay, dicendo alla Associated Press, che questi non soltanto era salito sul canotto quando praticamente era vuoto ma aveva anche scelto suo marito Thomas, noto vogatore dilettante, per aiutarlo a remare; i Cardeza occupavano la suite, leggermente meno lussuosa, di fronte a quella faraonica di Ismay, ma, a differenza di quest'ultimo, avevano pagato il biglietto. Cardeza non venne convocato e sembra che non ci siano altre prove della sua presenza a bordo sebbene è cosa certa che lui e la moglie siano sopravvissuti. Ismay, salendo sul canotto C, si salvò la vita al momento, ma questa decisione diventò nel futuro la sua rovina; si parlerà ancora di questo fatto nel capitolo dedicato alle inchieste. È possibile che delle persone escluse dalle scialuppe precedenti si siano

precipitate correndo al canotto C e che Murdoch abbia sparato dei colpi in aria per liberare la scialuppa da questi intrusi: forse erano gli uomini attraverso cui Ismay si era fatto strada; tutte le donne a bordo erano di terza classe.

Un leggero velo di mistero ricopre anche l'imbarcazione numero due, calata sotto il controllo di Lightoller all'1.45. Si trattava dell'altra lancia di emergenza, che si trovava a prua, sul lato di babordo, e che aveva una capacità di appena quaranta persone; il membro dell'equipaggio che la comandava era il quarto ufficiale Boxhall, assistito da un marinaio, da un cameriere e da un cuoco. Tra i passeggeri c'erano un anziano signore di terza classe e ventuno donne, per un totale di ventisei persone. È possibile che Lightoller abbia utilizzato la pistola per allontanare qualche passeggero "dall'aspetto mediterraneo": non si dimentichi che alcuni dei passeggeri a bordo non parlavano inglese e quindi non erano in grado di comprendere ordini come «donne e bambini soltanto». A prescindere dalla veridicità di questa recente spiegazione, il carico dichiarato dell'imbarcazione permette di dedurre che anche a questo punto Lightoller era molto severo e permetteva l'accesso a bordo soltanto a donne e bambini, vietandolo invece agli uomini, fatta eccezione per un anziano accompagnato da signore sue parenti. Sull'altro lato della nave, Murdoch era stato molto più flessibile, probabilmente per non perdere tempo. Aveva calato tutte le scialuppe di dritta, tranne una, entro l'1.40 mentre Lightoller arrivò allo stesso risultato soltanto venticinque minuti più tardi.

Boxhall, secondo la propria testimonianza, remò intorno alla nave dirigendosi verso dritta, un'operazione che dovette richiedere un certo tempo: forse voleva cercare qualche portellone delle passerelle che fosse aperto, per caricare altri passeggeri. Dopodiché si diresse a sud-est, ma i passeggeri a bordo erano sempre solo ventisei. Non vide la nave affondare poiché in quel momento si trovava a mezzo miglio di distanza *(sic);* da quella distanza, a meno che non avesse voltato la schiena al relitto, gli sarebbe stato comunque facile vedere la nave, anche dal livello del mare, almeno fino a quando le luci si spensero pochi minuti prima che affondasse. Si era portato dietro una scatola di razzi verdi (oppure li aveva trovati a bordo) e ne fece esplodere parecchi. Il che potrebbe spiegare perché la sua fu la prima scialuppa salvata dal *Carpathia.*

Quando la numero due fu calata in acqua, il mare aveva coperto il pozzo a ponte anteriore, probabilmente trascinando con sé i pezzi di ghiaccio che

vi erano caduti a causa della collisione. Il telegrafo stava comunicando al *Carpathia* che le sale motori erano «piene fino alle caldaie».

L'ultima delle scialuppe convenzionali venne calata all'1.55: era la numero quattro, e si trovava a babordo. Lightoller, in base agli ordini di Smith e Wilde, aveva tolto la copertura alle scialuppe e poi aveva incominciato a occuparsi della numero quattro settanta minuti prima, proprio quando Murdoch aveva iniziato il lavoro sulla prima scialuppa allontanatasi, la numero sette. Lightoller, dimenticando apparentemente le vetrate di protezione volute da Ismay oppure il loro funzionamento, aveva l'intenzione di caricare le scialuppe direttamente dal ponte A. La numero quattro, tuttavia, rimase, sospesa e vuota fino all'ultimo, poiché nessuno aveva aperto le finestre della vetrata di copertura; sembrava invece che la numero sette avesse caricato tutte le persone presenti in quel momento all'estremità anteriore del ponte delle scialuppe, all'inizio del lungo dramma della messa a mare delle scialuppe. Lightoller fece risalire la numero quattro sul ponte delle scialuppe, ebbe un ripensamento e la fece tornare sul ponte A, mentre mandava uno dei suoi uomini a cercare uno speciale attrezzo per aprire le finestre. Le signore di prima classe con le loro accompagnatrici formavano un decorosa piccola coda e aspettavano di salire a bordo della numero quattro ma il secondo ufficiale, disperatamente occupato, tornò da loro soltanto dopo un'ora. Nel gruppo vi erano le signore Astor, Carter, Ryerson, Thayer e Widener con vari bambini e cameriere.

Quando finalmente Lightoller tornò indietro, tutte le altre scialuppe e uno dei quattro canotti erano già in mare. Le gru, che avevano appena calato la numero due, presto sarebbero state utilizzate per il canotto D che si trovava a babordo dell'estremità anteriore del ponte delle scialuppe, mentre i canotti A e B erano ancora legati sul tetto del quartiere ufficiali. Finalmente la numero quattro fu abbassata a livello del ponte A, dove venne utilizzato un cavo per avvicinarla alla nave e permettere ai passeggeri di salirvi. Lightoller era in bilico con un piede sul ponte e uno sulla scialuppa; il colonnello John Jacob Astor lo aiutò a far salire le donne e i bambini, sembra in totale trentasei persone, tra cui la giovanissima Madeleine Astor che era incinta. Terminata l'operazione, Astor chiese a Lightoller se poteva raggiungere la moglie, dato che la scialuppa non era piena nemmeno per i due terzi ma l'ufficiale fu severo come sempre: soltanto donne e bambini. Il multimilionario disse stoicamente addio alla

giovane sposa e da gentiluomo si tirò indietro. La nave era sprofondata così tanto che la scialuppa distava dall'acqua meno di sette metri. In quel momento Astor si ricordò della propria cagna, Kitty, che era rinchiusa in una gabbia sul ponte F e vi si recò a liberarla. L'ultima immagine che Madeleine Astor ebbe della lussuosa nave sembra che sia stata quella di un cane che correva libero sul ponte oramai inclinato: la signora doveva certo avere una vista eccezionale.

Quando la scialuppa numero quattro venne calata in acqua vi era a bordo soltanto un membro dell'equipaggio. Altre tre persone, tra cui il timoniere W.J. Perkis, scesero calandosi lungo le funi che sostenevano la scialuppa. Dopo che l'imbarcazione fu sganciata dalla nave, si scoprì che a bordo vi era anche un clandestino. Perkis assunse il comando e fece in modo che almeno una scialuppa rimanesse abbastanza vicino alla nave per salvare le persone che sarebbero rimaste in acqua dopo l'affondamento. Perkis e i colleghi recuperarono in questo modo sette o forse otto persone, tutti membri dell'equipaggio, ma due di essi morirono per assideramento; vi erano quarantasei persone a bordo quando la numero quattro raggiunse la quattordici, la dodici, la dieci e il canotto D, al comando di Lowe, che iniziò a ridistribuire i superstiti sulle scialuppe come si è visto in precedenza. Sulla numero quattro vi era però una falla e l'acqua continuava a entrare per cui era necessario ovviare al problema; alcuni superstiti ricordavano di aver remato con l'acqua che arrivava loro ai polpacci. Ogni scialuppa era provvista sul fondo di tappi per lo svuotamento, ma in alcuni casi fu difficile riuscire a trovarli. È interessante ricordare che la signora Marian Thayer abbia detto di aver visto dalla numero quattro «una scialuppa che si era capovolta poco dopo aver raggiunto l'acqua».

L'ultima scialuppa calata dal *Titanic* fu il canotto D, posizionato a babordo, nella parte anteriore di quel lato: venne messo in acqua con le gru che avevano calato la numero due venti minuti prima. Erano le 2.05 e il ponte del castello di prua stava affondando e il mare aveva raggiunto la parte centrale del ponte B. Il capo ufficiale Wilde e Lightoller erano a capo delle operazioni di caricamento; Lightoller prese la pistola e fece disporre alcuni membri dell'equipaggio in modo da formare una specie di arco di protezione per evitare l'assalto alla scialuppa da parte di un gran numero di uomini presenti sul ponte. Tra questi vi era il passeggero di seconda classe "Michel Hoffmann" che fece passare attraverso la barriera umana i suoi due bambini, Michel e Edmond. Il vero cognome di Hoffmann era Navratil

e si era imbarcato con i figli a Southampton dopo averli sottratti alla madre. I ragazzi sopravvissero ma Navratil morì nell'Atlantico ghiacciato. Si impiegò moltissimo tempo per caricare l'imbarcazione nonostante gli occupanti, donne e bambini, fossero solo quaranta secondo il rapporto britannico quindi metà della possibile capienza della scialuppa; non appena questa iniziò a scendere, il ponte era nuovamente vuoto.

A bordo vi erano tre membri dell'equipaggio, guidati dal timoniere Arthur John Bright, mentre due passeggeri, uno svedese e un inglese saltarono sulla scialuppa dal ponte A mentre questa vi passava davanti; infine venne scoperto un clandestino di terza classe. Quindi tutti i posti previsti (quarantasette) tranne uno erano occupati. Quando anche il canotto D ebbe raggiunto la "flottiglia", Lowe fece spostare i tre membri dell'equipaggio e il canotto rimase senza timoniere. La numero quattordici, con Lowe a bordo, lo stava trascinando quando finalmente fu avvistato il *Carpathia.*

Prima di quel benedetto momento, Lowe e quattro volontari erano ritornati a forza di remi sul punto in cui la nave era affondata, cercando di recuperare chi era rimasto in acqua: fu l'unico vero tentativo, seppure tardivo, per rimediare alla mancanza di scialuppe. Tra quelli in mare trovarono tre persone ancora vive, ben strette agli enormi giubbotti di salvataggio. Uno di essi, William F. Hoyt, corpulento e malato, morì sul fondo della scialuppa nonostante le attenzioni dell'equipaggio. A questo punto Lowe alzò l'albero e issò la vela per sfruttare la leggera brezza che si era levata.

Se c'è confusione in merito alle scialuppe di salvataggio che furono effettivamente calate, ce n'è ancor di più sul destino dei due canotti, A e B, legati al tetto del quartiere ufficiali sopra al ponte delle scialuppe. Di sicuro non c'era più tempo per portare una gru e calarli, quindi entrambi rimasero a galla mentre la nave affondava. Il canotto B, una volta in acqua, si capovolse. Lightoller affermò di aver provato a liberarli entrambi ma di avervi rinunciato con il canotto A, che ritenne fosse affondato con la nave e di essersi invece concentrato sul B. Alcune persone, tutti uomini, si trovavano sul canotto quando esso si staccò dalla nave che stava affondando e si capovolse. L'ultima volta che furono visti Wilde e Murdoch stavano tentando di liberare il canotto ma nessuno dei due salì a bordo.

Il telegrafista Harold Bride raccontò di essere stato travolto dall'acqua e

gettato fuori bordo ma in qualche modo finì sotto al canotto B, restando intrappolato in una tasca d'aria per circa tre quarti d'ora. Riuscì a liberarsi nuotando e rimase in acqua per un periodo di tempo altrettanto lungo, prima di essere raccolto dalla numero dodici; il lasso di tempo che Bride affermò di aver passato in mare non è realistico, tanto più che la temperatura dell'acqua era di -2 gradi centigradi: tuttavia il tempo sembra scorrere molto più lentamente quando si è in condizioni così terribili. Quando Bride fu sollevato a bordo della scialuppa aveva delle ferite alle caviglie e i piedi congelati ma per lo meno sopravvisse. Il suo superiore, Phillips, raggiunse il canotto B ma morì assiderato nella notte gelida.

Due dei circa trenta uomini che riuscirono a salire sul canotto capovolto B, entrambi membri dell'equipaggio, dissero in seguito di aver visto il capitano Smith nuotare per raggiungerlo, toccarlo con una mano prima di dire: «Seguirò la nave» per poi tornare al ponte che stava per essere sommerso.

Lightoller venne trascinato sott'acqua dalla nave che affondava ma un forte getto d'aria fuoriuscito da una grata lo riportò in superficie e quindi riuscì a salire a bordo del canotto B. Il colonnello Gracie, già sconvolto per tutti i drammi di cui era stato testimone, ebbe un'esperienza simile prima di ricomparire in superficie e raggiungere a nuoto il canotto B. Quelli che si unirono a lui e Lightoller rimasero in piedi disposti su due file, schiena contro schiena, in un macabro gioco di equilibrio che tentarono di mantenere per due ore; alcuni caddero in mare o morirono stremati dalla fatica e dal freddo; a questo punto una o due persone uscirono dall'acqua per prenderne il posto. Joughin, capo fornaio, riscaldato dal suo whisky, disse di essere rimasto due ore in acqua prima di riuscire a raggiungere il canotto B: i passeggeri inizialmente lo respinsero, ma alla fine riuscì a salirvi. All'alba vennero avvistati dalla flottiglia di Lowe e passarono sulla scialuppa di salvataggio dodici, esausti e in molti casi semiassiderati.

Resta quindi da esaminare cosa fosse accaduto nel frattempo al canotto A. Alcuni membri dell'equipaggio avevano fatto progressi nel tentativo di calarlo in mare; lo stavano spingendo dal tetto del quartiere ufficiali al ponte delle scialuppe quando l'acqua che si innalzava rese vani i loro sforzi. In quel momento Lightoller doveva aver attraversato il ponte per occuparsi del canotto B, poiché non vide nulla di tutto ciò. Il canotto "Engelhardt" si allontanò galleggiando con i fianchi in tela ancora abbassati ma perlomeno non si capovolse. Il rapporto britannico dedusse

che gli ultimi due canotti insieme salvarono circa cinquanta vite.

A capo del canotto A c'era lo steward di prima classe Edward Brown che stava tentando di liberarlo quando lui e l'imbarcazione vennero gettati fuoribordo dall'acqua. La deposizione di Brown durante l'inchiesta fu estremamente chiara e apparentemente veritiera. Mentre si dava da fare per far trascinare il canotto, si voltò verso poppa e vide che il ponte iniziava a essere sommerso dall'acqua. Insisteva nel dire di aver udito suonare l'orchestra fino all'ultimo. Pochi istanti prima il capitano Smith era passato sul ponte dicendo: «Bene ragazzi, fate del vostro meglio per donne e bambini e pensate a voi». Era già stato nella sala radio per liberare Phillips e Bride dal loro compito ma Phillips continuò a trasmettere fino alle 2.17, pochi minuti prima della fine. Nel frattempo, secondo la propria testimonianza, Bride probabilmente uccise un membro dell'equipaggio che stava tentando di rubare un giubbotto di salvataggio dalla sala telegrafo.

Sebbene lo steward Brown si trovasse sul lato di dritta del ponte per aiutare a caricare le scialuppe cinque (a cui era stato originariamente assegnato), tre, uno e il canotto C, affermò di non aver visto nessuna nave nei paraggi; oltretutto, se l'ipotetica nave, invece di essere ferma, fosse stata in movimento, sarebbe comunque scomparsa alla vista alle 2.00 del mattino, senza contare il fatto che il *Titanic* avrebbe potuto girare facendo perno sull'ancora e il vascello immobile si sarebbe dunque trovato a babordo.

Brown inoltre non notò Ismay aiutare la gente a salire sul canotto C prima di salirvi egli stesso. La nave era ancora inclinata a babordo negli ultimi istanti di agonia. Quando Brown tornò in superficie, vide che l'acqua intorno a lui era piena di persone che erano state sbalzate dal ponte delle scialuppe e si accorse che il canotto A era in mare e varie persone vi erano a bordo. I lati non vennero mai sollevati perché doveva essere complicato farlo, soprattutto in mare. Brown disse che in acqua si stava svolgendo una vera e propria lotta per la sopravvivenza e in questo furioso tentativo di trascinarsi a bordo dell'ultima scialuppa rimasta alcuni dei suoi abiti furono strappati. Le sue mani si erano gonfiate per l'acqua e per il freddo e i piedi erano così ingrossati da rompere gli stivali. Ciononostante aiutò a remare.

A bordo del canotto c'erano persone di tutte le classi e quattro membri dell'equipaggio che li avevano raggiunti: probabilmente in totale c'erano sedici persone tra cui una sola donna di terza classe, Rosa Abbott. È

possibile che qualcuno sia morto per il freddo oppure sia stato spinto fuoribordo. Quando apparve la numero quattordici, c'era più di un metro d'acqua sul fondo del canotto. Lowe fece spostare tutte le persone che vi si trovavano, forse undici, forse quattordici, abbandonando sul canotto almeno tre cadaveri.

Nel frattempo, chi era rimasto a bordo del *Titanic* cercò di affrontare come meglio poteva la fine imminente: i superstiti ricordarono molte di queste scene.

Benjamin Guggenheim e il suo cameriere, Victor Giglio, lasciarono il posto sulle scialuppe a donne e bambini, scesero in cabina e ricomparvero dopo pochi minuti, in abito da sera: «Ci siamo vestiti nel modo migliore e siamo pronti ad affondare come gentiluomini», disse Guggenheim e le sue parole vennero riferite dai superstiti al «New York Times».

Alle due del mattino il maggiore Archie Butt e tre altri signori, Arthur Ryerson, Francis Millet e Clarence Moore, stavano facendo l'ultima partita a carte nella sala fumatori di prima classe, prima di salire sul ponte della nave.

A un altro tavolo nella stessa sala sedeva Thomas Andrews, amministratore delegato della Harland & Wolff. Aveva posato sul tavolo una cintura di salvataggio, lo sguardo fisso nel vuoto, esausto e in stato di shock.

Sull'estremità posteriore del ponte, mentre il livello dell'acqua aumentava, il prete cattolico Thomas Byles stata confessando.

L'orchestra suonava su un'estremità dello stesso ponte, ma non si sa con sicurezza quale fu l'ultimo brano che interpretò: alcuni dicono l'inno "Autunno" o più probabilmente, dato che era più appropriato come musica funebre, "Più vicino a Te o Dio".

Tutti gli otto componenti dell'orchestra affondarono con la nave. Così pure tutti gli addetti alle macchine di grado superiore, trentadue persone tra ufficiali e subalterni che avevano fermato le caldaie della nave ma che riuscirono a mantenere accese le luci fino all'ultimo minuto. Morirono anche i componenti della squadra di garanzia di Andrews assieme agli otto aiutanti; i cinque impiegati postali; il trio di ufficiali superiori Smith, Wilde e Murdoch che provenivano dall'*Olympic,* che avevano portato la nave incontro al suo destino.

Così pure morirono intere famiglie di nazionalità diverse, membri dell'equipaggio che provenivano dalle stesse strade di Southampton, per un

totale di circa 1.500 persone la cui morte formò la trama della leggenda del *Titanic.*

Soltanto verso gli ultimi istanti di agonia, quando a bordo erano quasi le 2.20, le luci si spensero e la notte fu rischiarata solo dalle stelle che splendevano in modo eccezionale; ma l'improvvisa mancanza delle luci della nave deve aver fatto vivere ai superstiti qualche istante di cecità, e deve aver reso difficile, se non impossibile, la visione chiara di quei terribili momenti finali. Sembra che la poppa si fosse sollevata quasi perpendicolarmente in aria prima di sprofondare sott'acqua; quando venne localizzata la posizione del relitto nel 1985, si scoprì che la sezione di poppa si era staccata.

Varie centinaia di persone si attaccavano alle balaustre della poppa mentre questa incominciava a oscillare nell'aria. Altre vennero trascinate fino all'estremità di poppa del ponte delle scialuppe, sulla parte inferiore dell'abissale golfo rappresentato dal ponte a pozzo posteriore, e vennero gettate fuoribordo.

Sebbene le descrizioni dei testimoni variassero notevolmente, esse concordarono sul fatto che la nave emise un rantolo di morte terrificante e protratto. Si udì una serie di "esplosioni" o forti boati mentre le caldaie o altre parti pesanti della struttura della nave si staccavano, sfondando le paratie in acciaio oramai deformate. Probabilmente a contatto con l'acqua gelida esplosero le poche caldaie, mantenute in funzione per alimentare i generatori. Molti testimoni furono a lungo ossessionati da questi lugubri rumori, come spesso accade ai superstiti di un naufragio, che ricordano, più dell'aspetto generale della nave, proprio i suoni terribili della sua agonia.

Dei 711 superstiti dichiarati nel rapporto britannico 203 erano di prima classe, 118 di seconda e 178 di terza; si aggiungevano 212 membri dell'equipaggio. Arrotondando le cifre si può affermare che sopravvisse il 33% degli uomini e il 97% delle donne di prima classe; in seconda classe si salvò l'8% degli uomini e l'86% delle donne; in terza classe il 16% e il 46%.

Il rapporto britannico indica che tutti i bambini di prima e seconda classe sopravvissero, anche se Lorraine Allison che viaggiava in prima classe andò dispersa con la balia, Alice Cleaver; in terza classe si salvarono il 27% dei ragazzi e il 45% delle ragazze. Il 24% dei membri dell'equipaggio sopravvisse, e comprendeva il 65% del personale di coperta, il 22% degli

addetti alle macchine ma soltanto il 20% degli steward. Il tasso totale di sopravvivenza fu del 32,3%; oltre i due terzi delle persone a bordo al momento della partenza da Queenstown morirono, in quello che rimase il maggior disastro marittimo verificatosi in tempo di pace. Soltanto sessantotto anni dopo, nell'aprile del 1980, questo triste primato venne superato da un traghetto affondato nelle Filippine dopo la collisione con una nave cisterna, che causò la morte di 4.375 persone.

Prima di parlare del salvataggio è opportuno fare un'osservazione: nell'evacuazione della nave non era stato seguito nessun piano di azione perché non ne era stato previsto alcuno nell'eventualità di una collisione o di un incidente; né il capitano Smith né gli ufficiali improvvisarono una strategia per evacuare la nave. La ragione principale dell'assenza di un piano di emergenza programmato era dovuto senza dubbio all'atmosfera generale di grande fiducia che caratterizzò gli enormi progressi dell'ingenua infanzia della navigazione. Quanto all'assenza di una strategia improvvisata, si può supporre che quasi sicuramente gli ufficiali si resero conto del fatto che una evacuazione sistematica era impensabile, visto che non vi era alcuna nave così vicina da poter portare soccorsi immediati all'"inaffondabile" che sprofondava, e dato che le scialuppe avrebbero potuto accogliere solo la metà dei presenti a bordo. Comunque andasse, il 50% di chi era sul *Titanic* sarebbe stato condannato a morte, anche in presenza di un piano di evacuazione magistralmente orchestrato. Anzi, probabilmente si sarebbe scatenata una terribile lotta alla sopravvivenza per salire sulle scialuppe, che nemmeno un esercito di ufficiali avrebbe potuto contenere, soprattutto una volta calati in mare scialuppe e passeggeri.

Chiaramente gli ufficiali di grado superiore decisero tacitamente di applicare, perlomeno all'inizio, il principio del «solo donne e bambini». Ma la filosofia del «primo arrivato, primo servito» non era comunque del tutto ignorata, anche se si manifestava soltanto in modo sporadico e limitato. Fu invece tragicamente imperdonabile il fatto che gli ufficiali non sapessero che le imbarcazioni erano state costruite per essere calate con il massimo carico. La messa in mare delle scialuppe non fu altro che un caos di azioni scoordinate, pur senza sottovalutare gli sforzi, spesso eroici, di singoli ufficiali, marinai e passeggeri. Anche per questo Smith, in qualità di comandante, era il primo da biasimare: non aveva fatto in modo che la nave fosse setacciata da cima a fondo alla ricerca sistematica di un numero

di donne e bambini, sufficiente per riempire le scialuppe di salvataggio.

Il livello di inefficienza nelle operazioni svolte nella notte tra il 14 e 15 aprile 1912 fu enorme; se gli ufficiali fossero stati più preparati e l'equipaggio meglio addestrato, invece di 711 persone, sarebbe sopravvissuta la metà degli occupanti, o forse si sarebbero salvati tutti se il *Titanic* fosse stato all'altezza della propria fama, secondo cui, ufficiosamente, era esso stesso la propria scialuppa di salvataggio, praticamente inaffondabile o se il *Californian* o altre navi fossero giunte in tempo. Nel prossimo capitolo si parlerà proprio delle navi che giunsero sul luogo della sciagura e di altre che non arrivarono mai.

Capitolo Sesto
NAVI E MISTERI

Arthur Henry Rostron, capitano del *Carpathia,* divenne l'eroe della tragedia del *Titanic,* anche perché la sua personalità contrastava notevolmente con quello dello spericolato capitano Smith e con quella dell'irresponsabile Stanley Lord, capitano del *Californian.* Il Congresso degli Stati Uniti, corpo legislativo di una nazione che venera gli eroi, assegnò una medaglia speciale a Rostron, l'uomo che salvò i superstiti del *Titanic.* La qualità per cui conquistò tanto prestigio, in America e in Inghilterra, fu non tanto il coraggio dimostrato quanto la sua autentica competenza: era un vero comandante che sapeva veramente cosa fare in caso di emergenza, e agire con decisione ed efficienza in caso di necessità. Per ironia, anche il capitano Stanley Lord, principale capro espiatorio insieme a Ismay, facilmente avrebbe potuto ottenere gli onori tributati a Rostron, senza seri rischi per sé e per la propria nave, come si vedrà in questo capitolo.

Il *Carpathia* comparve all'alba di lunedì 15 aprile 1912, portando indicibile sollievo e gioia alle centinaia di superstiti che, tremanti e storditi, attendevano i soccorsi nelle scialuppe. Era una nave della Cunard di 13.800 tonnellate costruita a Tyne tra il 1902 e il 1903 per l'intenso traffico di emigranti che attraversavano l'Atlantico. Inizialmente venne progettata per trasportare 200 passeggeri di seconda classe e 1.500 di terza, perlopiù collocati in dormitori. Nel 1905 la nave venne modificata e migliorata; era solida anche se essenziale: poteva offrire 100 posti in prima classe, 200 in seconda e 750 in terza, ma in un terzo dello spazio

disponibile sulle navi "Olympic" che potevano portare fino a 2.435 passeggeri, di cui soltanto 1.026 in terza classe. L'equipaggio contava circa 325 membri. Per due anni il *Carpathia* percorse la rotta nord atlantica tra Liverpool e Boston o New York, poi venne dirottato sul percorso migratorio tra il Mediterraneo e New York. Il *Carpathia* non era una nave di lusso, ma piuttosto un transatlantico funzionale, di costruzione solida anche se non priva di eleganza, che poteva raggiungere i 14,5 nodi di velocità. Era lungo 165 metri e largo 20 metri, con un unico alto fumaiolo dipinto con i colori della Cunard: rosso con una striscia e degli anelli sottili che spiccavano in nero. La sovrastruttura era come sempre bianca e lo scafo nero. Il capitano era nato a Bolton nel Lancashire, nel 1869 e aveva appreso a navigare ancor prima di unirsi alla Cunard nel 1895. A parte un breve intervallo in tempo di guerra, in cui servì la Royal Naval Reserve, lavorò per la Cunard fino al 1931, quando andò in pensione. Capitano dal 1907, Rostron aveva assunto il 18 gennaio 1912 il suo sesto comando in cinque anni. A bordo del *Carpathia* c'erano 740 passeggeri, 125 di prima classe, 65 di seconda e 550 di terza quando lasciò il molo numero 54, proprietà della Cunard a New York, sul lato ovest dell'isola di Manhattan. Era l'11 aprile e la nave era diretta a Gibilterra e, fortunatamente per i superstiti del *Titanic,* non era a pieno carico, come spesso accade per le navi di emigranti che quando provengono da ovest sono meno affollate di quando vi si dirigono.

Rostron aveva al suo servizio un unico telegrafista, Harold Thomas Cottam, ancor più giovane dei colleghi del *Titanic,* visto che aveva appena 21 anni. Non prestava servizio ininterrottamente ma piuttosto durante il giorno; tuttavia in caso di necessità doveva essere disponibile ventiquattr'ore su ventiquattro. La cabina del telegrafo, che conteneva anche la sua branda, si trovava su una sovrastruttura a poppa del fumaiolo, sul tetto della sala fumatori di seconda classe. Quella fatidica domenica ebbe molto lavoro, iniziò alle 7 del mattino e non riuscì a smettere se non a mezzanotte; a quell'ora aveva ancora le cuffie dato che il *Parisian* non aveva confermato di aver ricevuto un suo messaggio. Mentre percorreva pigramente le onde sonore si sintonizzò con Cape Cod nel Massachusetts e intercettò le trasmissioni dirette al *Titanic.*

Decise allora di chiamare la nave per verificare se avesse ricevuto i messaggi diretti al *Titanic.* Chiamò MGY, il nome in codice del *Titanic,* chiese nello stile colloquiale tipico degli operatori Morse e delle

telescriventi: «Ehi, VM (vecchio mio) ci sono un bel po' di messaggi per te da MCC (Cape Cod)...».

È possibile immaginare lo sbalordimento di Cottam quando il *Titanic* interruppe la trasmissione: «Venite subito. Ci siamo scontrati con un iceberg. CQD (emergenza), VM. Posizione 41°46' N, 50°14' O». Cottam era sconvolto e riusciva soltanto a fare domande superflue: «Devo dirlo al capitano? Avete bisogno di aiuto?». La risposta a MPA (nome in codice del *Carpathia)* fu immediata: «Sì, venite di corsa». Erano le 00.25 sul *Titanic,* le 00.35 sul *Carpathia.* Mezzo svestito Cottam si precipitò sul ponte per dare l'allarme al primo ufficiale H.V. Dean, che era di vedetta. Insieme i due uomini si precipitarono nella cabina del capitano, dove entrarono senza nemmeno bussare. Il fastidio di Rostron si trasformò in orrore mentre ascoltava le notizie, recandosi nella sala nautica. Stabilì che la sua nave doveva trovarsi cinquantotto miglia a sudest rispetto alla posizione riferita dal *Titanic* e iniziò a dare una lunga serie di ordini incisivi e sistematici. Stabilì una rotta a nord *52°* ovest o 308°

Le diciotto scialuppe di salvataggio vennero preparate per essere calate. L'intero equipaggio, anche quello non di guardia, ricevette bevande calde, tutti dovevano tenersi pronti per accogliere i superstiti. Il primo ufficiale di macchina, Johnson, ricevette l'ordine di alimentare le macchine come mai aveva fatto prima, aumentando la quantità di carbone per portare al massimo la pressione in tutte le caldaie; furono chiusi tutti i servizi secondari alimentati a vapore, riscaldamento compreso, affinché tutta l'energia fosse utilizzata per aumentare la velocità, che raggiunse così 17,5 nodi, ben tre nodi in più di quelli per cui i motori alternati erano stati progettati. Ai passeggeri, svegliati dai sussulti della nave, venne chiesto di non intralciare le operazioni e rimanere nelle proprie cabine o nelle cuccette. Il *Carpathia* vibrava da poppa a prua mentre ogni angolo di spazio disponibile veniva liberato per i superstiti; vennero raccolte delle coperte, furono preparate bevande calde e minestre; i tre dottori a bordo erano pronti a intervenire e vennero messe di servizio altre vedette. Due uomini si appostarono negli "occhi" della nave, all'estremità anteriore della prua, in aggiunta a quello già presente nella gabbia; un altro ufficiale volontario doveva stare sul ponte, con l'unico compito di avvistare gli eventuali ghiacchi o i segni della nave naufragata. Un fatto interessante è che Rostron disse in seguito che la richiesta di aiuto ricevuta era la prima indicazione della presenza di ghiaccio sulla loro rotta, che era esattamente

uguale a quella del *Titanic,* anche se percorsa in senso contrario; tuttavia il percorso stabilito da est in direzione dell'Europa, si trovava più a sud rispetto a quello diretto a ovest verso l'America. Forse Cottam aveva perso vari avvertimenti oppure non si era assicurato che il capitano ne venisse informato.

L'attenzione di Rostron anche per i minimi dettagli, mentre era lanciato al soccorso, sono forse l'aspetto più impressionane del suo intervento. Sembrava aver pensato assolutamente a tutto. Tutti i potenziali ostacoli sul ponte e altrove, tutti gli intralci che avrebbero potuto ferire delle persone vennero eliminati; le porte delle passerelle sulle fiancate della nave vennero aperte e bloccate, vennero improvvisate delle portantine per facilitare l'accesso a bordo, furono attaccati dei sacchi a delle corde, per issare i bambini sulla nave; furono preparate reti, funi, scale e luci... Furono anche preparati dei barili d'olio per macchina, da versare in mare nel caso le onde ostacolassero le scialuppe di salvataggio.

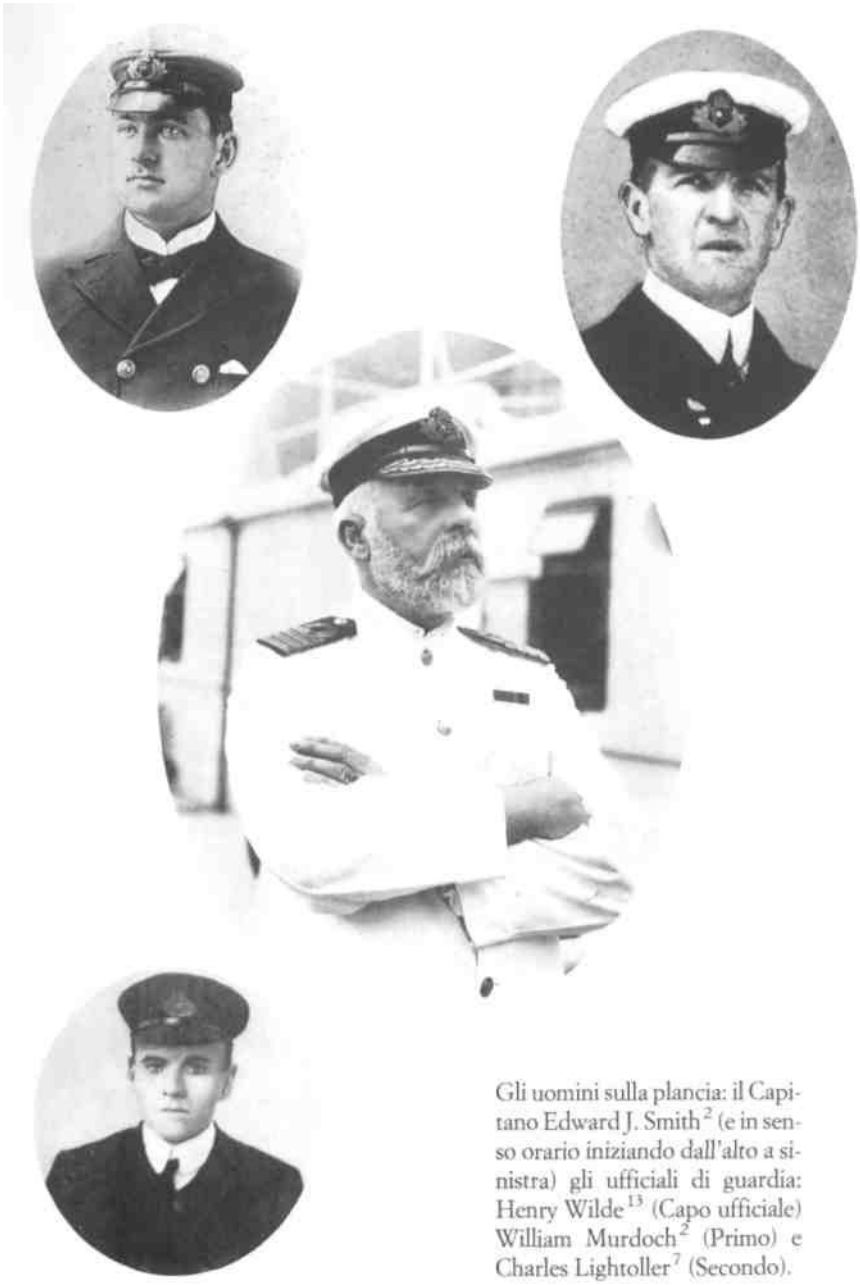
L'ultimo messaggio diretto del *Titanic* al *Carpathia* venne udito da Cottam alle ore 1.55 del mattino (ora sul *Carpathia,* dieci minuti avanti rispetto al *Titanic)* e fu: «Sala macchine piena fino alle caldaie». Una piccola riflessione: si tratta di una frase curiosa dato che le caldaie e i motori si trovavano allo stesso livello, sopra la cisterna, dentro enormi compartimenti che raggiungevano in altezza la parte inferiore del ponte G; ovviamente i motori si trovavano a poppa delle caldaie; tuttavia il senso del messaggio era sufficientemente chiaro, anche se l'idea di Jack Phillips del sistema di propulsione di una nave a vapore era alquanto confusa.

Il *Carpathia* avanzava rapido, emettendo un enorme pennacchio di fumo nero, aggirando i ghiacci e sparando nel frattempo dei razzi dalla prua per segnalare che i soccorsi stavano arrivando. Stranamente i segnali luminosi che Boxhall lanciò dalla scialuppa numero due vennero avvistati dal *Carpathia* alle 2.40, ora della nave, mentre i razzi sparati da questa nave, che erano più alti nel cielo, vennero avvistati dalle scialuppe, che erano però più basse nell'acqua, solo alle 3.30, ora del *Titanic,* cioè un'ora più tardi. Mancavano venti minuti all'alba, sul *Carpathia* erano le 4 del mattino ed erano trascorse tre ore e mezza da quando Cottam aveva intercettato il primo segnale di richiesta di soccorso: il *Carpathia,* che aveva navigato in direzione della posizione trasmessa, calcolata da Boxhall, avvistò il razzo verde della scialuppa guidata dall'ufficiale. La posizione registrata al momento dell'avvistamento delle scialuppe era di

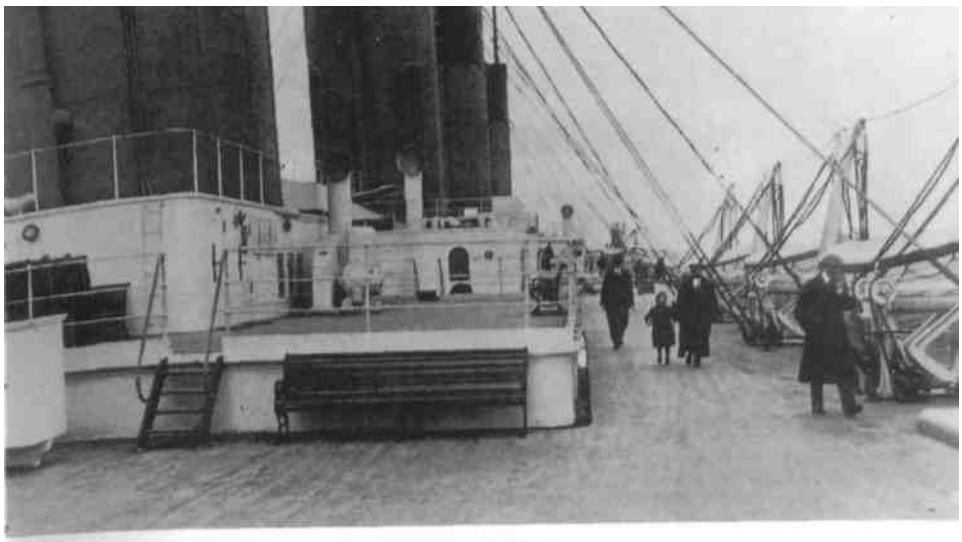
41°40' nord, 50° ovest, circa sette o otto miglia a sud-est della posizione data da Boxhall. La scialuppa fu agganciata circa dieci minuti più tardi e i superstiti del *Titanic* iniziarono a salire o a essere issati a bordo.

L'alba illuminò una scena difficile da dimenticare. Furono avvistati circa due dozzine di enormi iceberg, che si stagliavano sull'acqua per più di 60 metri, e resti di iceberg più piccoli; le scialuppe, disseminate su un'area di quattro-cinque miglia, sembravano minuscole al confronto. Rostron ne mantenne un vivido ricordo:

> «Ad eccezione delle scialuppe vicine alla nave e degli iceberg, il mare era stranamente vuoto. Non galleggiava in superficie nemmeno un frammento del relitto, forse un paio di sedie a sdraio, qualche cintura di salvataggio, molto sughero ma niente di più di quei resti che spesso vengono trascinati sulla spiaggia dalla marea. La nave era affondata trascinando tutto con sé. Ho visto un solo cadavere in acqua; nessuno era riuscito a sopravvivere in quel mare gelido».



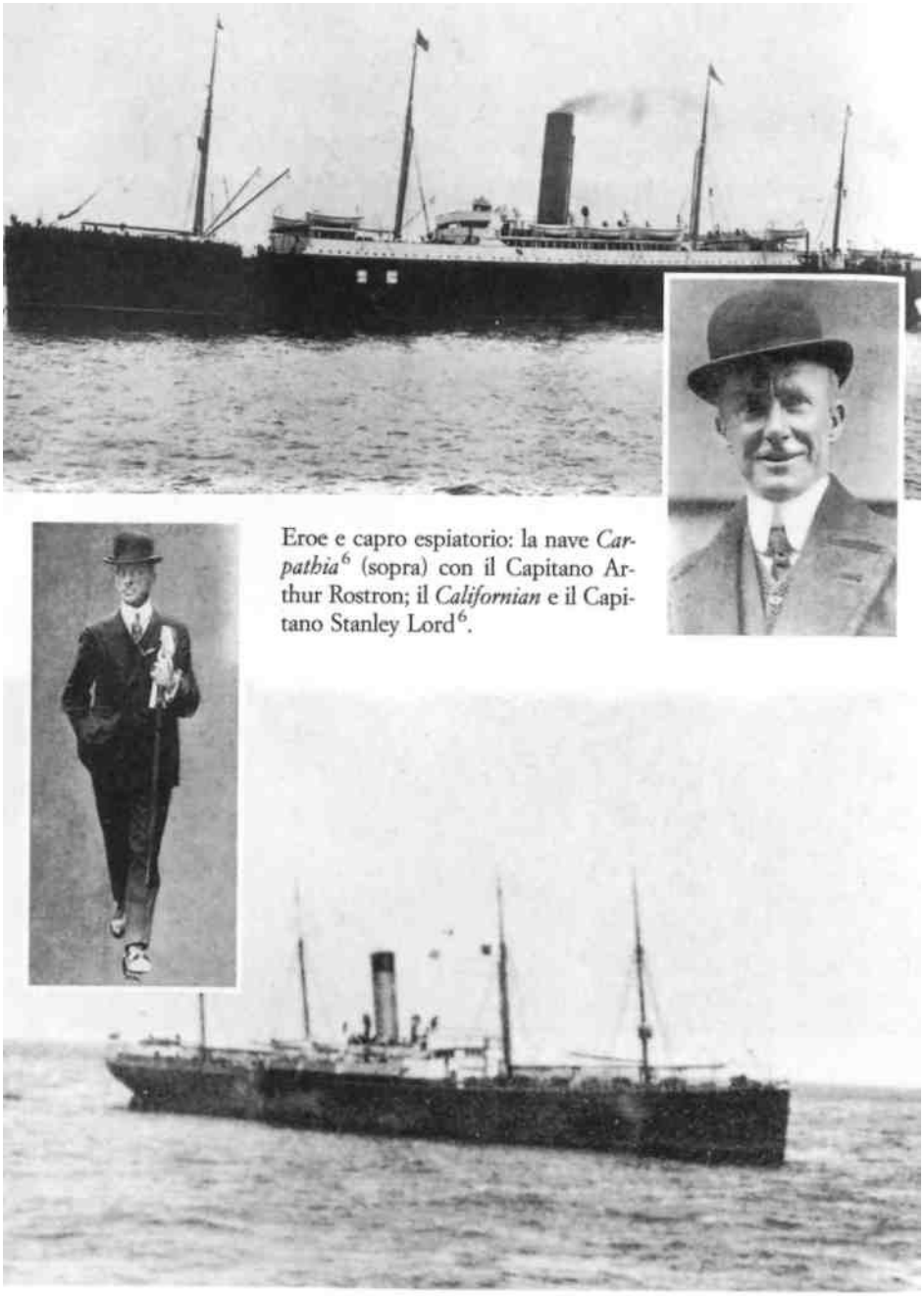
Gli uomini sulla plancia: il Capitano Edward J. Smith[2] (e in senso orario iniziando dall'alto a sinistra) gli ufficiali di guardia: Henry Wilde[13] (Capo ufficiale) William Murdoch[2] (Primo) e Charles Lightoller[7] (Secondo).



La vita sulla nave condannata[7]; il suo caffè in occasione del viaggio inaugurale[1].

Gli uomini chiave nel nuovo mondo della telegrafia senza fili: Jack Phillips[8] (in basso) capo telegrafista, e Harold Bride[8] (in alto) suo vice sul *Titanic* e Harold Cottam[6] del *Carpathia*.

Le prime foto dopo la sciagura furono scattate dal *Carpathia*[2]: qui una scialuppa del *Titanic* si sta avvicinando.



Eroe e capro espiatorio: la nave *Carpathia*[6] (sopra) con il Capitano Arthur Rostron; il *Californian* e il Capitano Stanley Lord[6].

Tra l'affondamento del *Titanic* e l'arrivo del *Carpathia* circa tredici passeggeri del canotto A passarono sul canotto D e sulla scialuppa quattordici; sul canotto A, che non venne avvistato dai soccorritori, rimanevano tre persone decedute.

Il canotto B, quello che era caduto in acqua capovolto, venne infine abbandonato e le circa trentasei persone che vi si trovavano in piedi passarono all'imbarcazione dodici, che era stata richiamata con un fischio da Lightoller. Il canotto B fu avvistato dal *Carpathia,* capovolto ma

circondato da relitti. Il secondo ufficiale assunse il comando della numero dodici dopo aver liberato verso le 6.30 il canotto D dai pochi superstiti e le oltre settanta persone che la occupavano furono trasferite per ultime sul *Carpathia.* Lightoller, ufficiale superiore superstite, fu l'ultimo a salire a bordo della nave soccorritrice, alle 8.30 circa.

Il canotto C che trasportava anche Ismay aveva incontrato il *Carpathia* alle 6.15, i passeggeri erano stati accolti a bordo e poi l'imbarcazione era stata abbandonata in mare.

Il canotto D giunse trascinato dall'imbarcazione di Lowe, la numero quattordici, verso le 7 del mattino; entrambe vennero lasciate in acqua dopo che i passeggeri furono raccolti. Furono abbandonate anche la numero quattro, che ancora imbarcava acqua, e la quindici.

Le altre tredici scialuppe vennero scaricate tra le 4.10 e le 8 del mattino e poi legate al *Carpathia,* che si spostava lentamente e con grande cautela tra una scialuppa e l'altra. Salito a bordo dalla scialuppa numero due, che per prima era stata agganciata dalla nave, Boxhall si diresse sulla plancia per fare rapporto sulla sciagura al capitano Rostron. Le tredici imbarcazioni salvate (dalla uno alla tre, dalla cinque alla tredici e la sedici) vennero infine issate sul *Carpathia:* sette vennero collocate sotto le gru e sei sui passacavi del castello di prua, per poi essere consegnate alla White Star a New York.

Per precisione possiamo anticipare che il canotto B venne ritrovato il 22 aprile dalla nave *Mackay-Bennett:* era danneggiato su un lato, circondato da relitti e lontano varie miglia dalla posizione indicata da Boxhall; non venne raccolto. Il canotto A venne avvistato e raccolto da una nave di linea della White Star, l'*Oceanic,* soltanto il 13 maggio; i tre cadaveri che vi erano a bordo vennero sepolti in mare dopo il servizio funebre e l'imbarcazione venne aggiunta alle tredici già consegnate a New York da Rostron.

La testimonianza di Rostron all'inchiesta britannica in merito al numero di imbarcazioni raccolte è chiara: disse di aver trovato tredici scialuppe, due lance d'emergenza, due canotti nonché due (*sic)* imbarcazioni rovesciate, una scialuppa e un canotto. Egli disse che uno dei canotti non si era staccato, probabilmente perché era stato male informato da Lightoller che non sapeva che il canotto A si era invece staccato ed era stato utilizzato per un certo tempo.

Nel frattempo, i passeggeri del *Carpathia* avevano presto appreso il

dramma della nave che stavano per raggiungere e avevano iniziato a salire sui ponti mentre la nave si avvicinava alle scialuppe: molti superstiti erano già saliti a bordo, formando una folla silenziosa allineata lungo le ringhiere. Presto i passeggeri si ritrovarono a consolare i nuovi arrivati, dando loro vestiti, aiutando anziani, giovani, feriti, malati, gente sconvolta dal freddo o dallo spavento. J. Bruce Ismay venne portato nella cabina del dottor Frank McGee, medico di bordo e ne uscì soltanto quando la nave arrivò a New York.

Rostron ordinò di fare un elenco dei superstiti: erano in totale 705, 201 di prima classe, 118 di seconda e 179 di terza nonché 207 membri dell'equipaggio. L'inchiesta britannica giunse alla conclusione che in qualche modo erano stati dimenticati sei passeggeri di prima classe, quindi aggiornò il totale dei superstiti a 711 persone; sembra tuttavia strano che un uomo efficiente come Rostron non sapesse contare. In successivi accenni al salvataggio egli continuò a riferire che i superstiti erano 705, un dato che oggi viene generalmente accettato.

Mentre la nave passava sul punto in cui si presumeva che il *Titanic* fosse affondato, padre Roger Anderson, monaco della Chiesa episcopale americana, che era a bordo del *Carpathia,* condusse, nella sala da pranzo di prima classe, un servizio religioso per commemorare le vittime e per rendere grazie delle vite salvate. Dopo che la nave della Cunard ebbe lasciato il campo di ghiaccio diretta alla volta di New York, Anderson celebrò un servizio funebre per i tre membri dell'equipaggio del *Titanic* che erano deceduti dopo il salvataggio e per il passeggero di terza classe portato a bordo già morto. I cadaveri delle ultime vittime del *Titanic* scivolarono lungo la fiancata della nave.

La fatica del telegrafista Harold Cottam stava per terminare perché il collega Harold Bride accettò infine la richiesta di aiuto rivoltagli da Rostron e da Cottam, e iniziò a trasmettere nonostante i piedi congelati e feriti. Venne trasportato nella cabina del telegrafo ed era ancora lì quando la nave raggiunse New York. Tuttavia il capitano Rostron controllava e verificava uno per uno personalmente i messaggi in uscita. *L'Olympic,* diretta a est, che aveva puntato verso la posizione indicata da Boxhall pur essendo troppo lontana (500 miglia a ovest), collaborò trasmettendo i messaggi a New York, passando dalle stazioni telegrafiche costiere; tra questi vi era anche l'elenco dei superstiti, faticosamente elaborato. Al *Chester,* un incrociatore leggero della Marina americana inviato dal

presidente Taft, ansioso di avere notizie dell'amico e aiutante Archie Butt, venne ordinato di aiutare il *Carpathia* nella trasmissione dei messaggi. Bride si lamentava della lentezza dei telegrafisti navali.

Fu Rostron a dover suggerire a Ismay ancora traumatizzato, poco dopo essere salito a bordo, di informare il suo ufficio di New York della sciagura. Ismay scrisse un messaggio a Philip A.S. Franklin, vicepresidente americano dell'IMM: «Profondamente addolorato di informarla che il *Titanic* è affondato questa mattina dopo collisione con un iceberg, seguita seria perdita di vite. Maggiori particolari più tardi». Ismay inviò in totale tre messaggi chiedendo che la nave della White Star, il *Cedric,* che doveva lasciare New York il 18 aprile, fosse trattenuta per riportare a casa i superstiti dell'equipaggio. Il loro stipendio, senza tante cerimonie, o meglio, con avarizia, venne bloccato, nel momento in cui il *Titanic* affondò, come prevedevano le condizioni di servizio dell'IMM/White Star. Tutti i tentativi di ottenere informazioni dal *Carpathia* vennero ignorati anche quando provenivano dalla Casa Bianca o erano firmati da C.P. Sumner, agente di New York della Cunard: Rostron diede priorità assoluta ai superstiti e ai loro messaggi.

Mentre il *Carpathia* navigava in direzione ovest, verso New York, trasportando uno dei due capri espiatori del *Titanic* in stato di shock, lasciò nell'area del naufragio un'altra nave, il *Californian,* capitanata da Stanley Lord, con il compito di effettuare una seconda, attenta ricerca.

Il *Californian* venne avvistato alle 8 del mattino, mentre il *Carpathia* imbarcava gli ultimi superstiti della sciagura. Rostron affidò al capitano Lord il compito di controllare la zona ancora una volta poiché, come era logico, egli voleva portare i passeggeri a New York quanto prima. La sistematica ricerca di Lord, fatta percorrendo cerchi sempre più ampi, portò alla scoperta di qualche frammento del relitto ma di nessun cadavere. Tornando vicino al punto di partenza, Lord contò "circa" sei imbarcazioni abbandonate nell'acqua: tre scialuppe, due canotti e una barca (non due) rovesciata. Ricordava che l'imbarcazione capovolta era una vera e propria scialuppa di salvataggio e non un canotto. Rostron invece aveva avvistato una scialuppa rovesciata nonché un canotto in condizioni simili e anche la signora Thayer giurava di aver visto una scialuppa rovesciata poco dopo che la numero quattro, su cui si trovava, venne calata in acqua.

Le imbarcazioni abbandonate, contate da Lord, sommate al canotto A e alle tredici scialuppe recuperate danno un totale corretto di venti

imbarcazioni di salvataggio; tuttavia uno dei molti piccoli misteri del disastro è il fatto che Lord ricordi di aver visto quattro scialuppe vere e proprie, tre diritte e una rovesciata. Il *Titanic* aveva a bordo soltanto quattordici scialuppe regolari, di cui Rostron ne recuperò senza dubbio undici, oltre alle due lance di emergenza più piccole. Il *Californian* non ne prese nessuna a bordo e Lord interruppe le sue ricerche alle 11.20 del mattino. Per capire quanto avrebbe potuto essere diverso il suo ruolo, è necessario tornare ai fatti che precedettero il salvataggio.

Il *Californian,* della compagnia Leyland Line di Liverpool, era un vascello da carico di 6.333 tonnellate, costruito per il commercio del cotone a Dundee, in Scozia, tra il 1901 e il 1902; era lungo 136 metri e largo 16 metri. Aveva un equipaggio di circa cinquantacinque persone e spazio sufficiente per 47 passeggeri, con confortevoli sale da pranzo e sale fumatori. Durante quel viaggio non vi erano passeggeri a bordo. Su una nave di questo tipo, era possibile attraversare l'Atlantico con maggiore lentezza, ma con un prezzo molto più basso rispetto a quello di una nave di linea, e comunque con alcune comodità. La nave avrebbe potuto raggiungere la velocità di 13 nodi e aveva un alto fumaiolo con i colori della Leyland: rosa con una banda nera.

Stanley Lord, quarto capitano del *Californian,* era nato nel 1877 a Bolton, la stessa città di Rostron, e aveva appreso il suo mestiere con la pratica, navigando con le navi di linea della West India & Pacific fin dal 1897. Nel 1900 la compagnia venne assorbita dalla Leyland che a sua volta, dopo poco tempo, venne acquisita dalla IMM: Lord ebbe il comando della sua prima nave, l'*Antillian,* nel 1906; il *Californian* era il quarto vascello che comandava in sei anni. Lasciò Liverpool con un carico misto il 5 aprile 1912, diretto a Boston. Il giorno 13 aveva ricevuto vari avvertimenti della presenza di ghiacci, perciò non fu sorpreso quando al tramonto di domenica 14 aprile, vide degli iceberg a sud. Alle 18.30 ordinò di inviare un avvertimento all'*Antillian* la cui trasmissione fu, come abbiamo visto, intercettata dal *Titanic.* Alle 20 Lord raddoppiò le vedette (sul *Titanic* erano le 19.48) e si trovava ancora sul ponte quando venne avvistato il ghiaccio.

Alle 22.21 Lord ordinò di mandare i motori "indietro tutta" e poi li spense, fece girare il timone tutto a babordo, posizionando la nave in direzione nord-est prima di farla fermare. Nell'aria fredda, calma e serena, non avvistò nessun iceberg ma la presenza di ghiaccio intorno alla nave gli

fece giustamente dedurre che si trovava entro i confini di un vasto campo di ghiaccio. Decise così di mettersi in panne per la notte: la posizione, calcolata dallo stesso Lord, era di 42°5' nord, 50°7' ovest; Lord fu l'unico testimone a conoscenza della posizione dichiarata della sua nave. Le caldaie furono mantenute in pressione, pronte per ogni evenienza. Se i calcoli suoi e di Boxhall erano corretti, il *Californian* si trovava, rispetto al nord geografico, tra le diciannove e le venti miglia nord-nordest del *Titanic* quando quest'ultimo entrò in collisione con l'iceberg.

Circa un'ora prima dell'incidente, Lord vide una luce che si avvicinava da sud-est, presumibilmente si trattava di un altro vascello. Alle 23.30 secondo l'ora del *Californian,* almeno venti minuti prima della collisione, Lord vide quella che gli sembrò una luce verde di navigazione o di dritta, il che segnalava una nave diretta a ovest; vide anche le luci della testa d'albero e del ponte a circa cinque miglia a sud: la plancia della sua nave si innalzava 15 metri sul livello del mare, per cui poteva avere un orizzonte di 8 miglia, cioè 14 chilometri circa; ma un oggetto grande o alto sarebbe stato visibile anche a una distanza maggiore, proporzionata alla sua altezza. Il terzo ufficiale Charles Groves tentò di mettersi in contatto con il vascello, facendo dei segnali luminosi ma non ottenne risposta.

Appena dopo mezzanotte il secondo ufficiale Herbert Stone vide una nave circa cinque miglia a sud, leggermente a ovest, che mostrava la luce della testa d'albero e la luce rossa di babordo, il che indicava che stava puntando o era in viaggio più o meno verso est. Nel frattempo il *Californian* curvava lentamente con un movimento in senso orario da nord-nord-est a ovest-nord-ovest, quindi la sua prua e la sua rotta virarono lungo un arco di almeno 225 gradi. Tuttavia la posizione geografica della nave rimaneva invariata, anche se sarebbe stato necessario cambiare lato della nave, attraversando la plancia del *Californian,* dopo la virata, per continuare a guardare verso sud, la direzione generale in cui i supposti fenomeni furono osservati da quelli a bordo. Potrebbe sembrare ovvio anche a dei marinai d'acqua dolce ma ci fu molta confusione nel corso dell'inchiesta britannica sull'uso di termini nautici: si continuò a fraintendere il significato di direzione, o rotta, cioè il luogo verso cui la nave punta, sia quando è ferma, sia quando è in movimento, con il termine posizione, cioè il punto in cui si trova una nave rispetto a quella che la osserva. Ugualmente ci fu grande confusione sulle ore.

Quindi non è da mettere in discussione la conclusione che era in

direzione del "loro" sud che i vari testimoni a bordo videro una delle due navi, una diretta a ovest e l'altra a est o forse un'unica nave che aveva invertito rotta; in un modo o nell'altro nessuno a bordo avrebbe potuto vedere il *Titanic* se le posizioni riferite da Lord e da Boxhall erano esatte. Lord fu avvertito del naufragio alle 5.15 del mattino, ma il nome e la posizione della nave gli furono comunicati mezz'ora dopo e impiegò circa due ore a raggiungere la posizione calcolata da Boxhall e trovò il punto senza difficoltà. Ebbe l'accortezza di far salire un'altra vedetta, con tanto di binocolo, in un cesto per il carbone che fu issato sull'albero di prua, molto più in alto rispetto alla gabbia. La nave riuscì a evitare i ghiacci navigando verso ovest, passando a sud e poi dirigendosi a tutta velocità lungo il lato ovest del campo di ghiaccio per un'ora.

Verso le 7.30 del mattino giunse sul punto indicato da Boxhall e vi trovò il *Mount Tempie,* la nave di linea della Canadian Pacific, con il suo fumaiolo giallo e quattro alberi: in mare non vi era altro. Poco dopo il *Californian* passò un'altra nave, con il fumaiolo rosa della Leyland e due alberi, diretta a nord: si trattava *dell'Almerian,* che non era provvista di telegrafo. Soltanto allora Lord avvistò il *Carpathia,* leggermente a sud-est, sull'altro lato del campo di ghiaccio. Si mise in contatto telegraficamente e, attraversando il ghiaccio, la incontrò alle 8.30 del mattino, quando i due capitani comunicarono tramite segnalatori con bandiere a mano.

Perché il capitano Lord arrivò così tardi, essendo a sole venti miglia di distanza, venendo così condannato, senza processo, a diventare il secondo capro espiatorio della leggenda del *Titanici* La risposta è una lunga serie di sfortunati incidenti, errori, omissioni, incomprensioni, distorsioni e forse anche vere e proprie bugie. In qualità di comandante Lord era, in ultima analisi, responsabile di tutto ciò che accadeva o non accadeva a bordo della sua nave. Venne trattato male nonché gratuitamente tradito sia dalle autorità sia dai mass media americani e britannici.

Dato che non era sotto pressione per mantenere la rigida tabella di marcia tipica delle navi di linea di prima classe, con molta accortezza e prudenza sostò fino allo spuntar del giorno, invece di avanzare nell'oscurità attraverso un campo di ghiaccio le cui dimensioni non gli erano note. Lo stesso aveva fatto il *Mount Tempie,* quando incontrò i ghiacci mentre si stava dirigendo verso il punto che era stato calcolato da Boxhall. Come Rostron, Lord aveva un solo telegrafista; si trattava del ventenne Cyril Evans che aveva appena sei mesi di esperienza; Lord

menzionò il passaggio della nave a Evans mentre quest'ultimo stava pensando di andarsene a letto e gli chiese con quali altre navi fosse stato in contatto. «Soltanto con il *Titanic*», disse Evans.

Lord gli ordinò di trasmettere che il *Californian* era fermo e circondato dal ghiaccio; Evans iniziò a farlo, come già detto, ma venne bruscamente, se non addirittura sgarbatamente, interrotto dal *Titanic,* tutto intento a inviare messaggi commerciali a Cape Race. Così Evans, che era in servizio dalle 7 del mattino, giustamente se ne andò a dormire. La sua nave a quel punto era sorda e immobile, proprio nel momento in cui il *Titanic* strisciò contro l'iceberg. Se non fosse smontato di servizio, se come nel caso di Cottam avesse ancora avuto da fare e avesse tenuto le cuffie per altri quarantacinque minuti, se la presenza di un telegrafista ventiquattr'ore su ventiquattro fosse stata la regola e non l'eccezione, se si fosse ricordato di lasciare attivo il campanello per le chiamate di emergenza ... il *Californian* avrebbe potuto raggiungere il *Titanic* prima che questi affondasse e avrebbe potuto salvare molte vite nonché la reputazione di Stanley Lord. Come Winston Churchill avrebbe scritto parlando di un altro fiasco marittimo nel 1914 «i terribili "se" si accumulano».

Ma nello stesso momento, mentre Evans staccava la spina, l'ufficiale di vedetta Groves credette di aver visto spegnersi le luci di coperta della nave in lontananza, il che poteva significare soltanto che si era girata in modo da avere la poppa rivolta verso il *Californian.*

Il fochista Ernest Gill, 29 anni, che aiutava a sorvegliare il motore ausiliario della nave, terminò il suo turno e salì sul ponte «alle 23.56». Sembra che abbia visto a dritta la luce intensa di «una grossa nave a circa dieci miglia di distanza» che viaggiava veloce; la notò anche se egli si trovava molto più in basso della plancia, con un campo visivo che era al massimo otto miglia verso l'orizzonte. Tornò sul ponte principale soltanto mezz'ora dopo, spiegò, e dieci minuti più tardi, verso le 0.40, vide quelli che gli sembrarono due razzi sparati a distanza di sette o otto minuti, di nuovo a circa dieci miglia a dritta. Poteva forse trattarsi dei primi segnali lanciati da Boxhall. Nelle eccezionali condizioni atmosferiche di quella notte essi avrebbero potuto essere visibili da venti miglia di distanza, se non fossero stati molto oltre l'orizzonte. In tali circostanze è anche possibile che una nave veramente grande e lontana possa sembrare una nave più piccola e più vicina.

A mezzanotte il secondo ufficiale Herbert Stone prese il posto di guardia

del terzo ufficiale Groves e tre quarti d'ora dopo Lord lasciò il ponte per stendersi sul divano della sala nautica, lasciando come sempre l'ordine che lo chiamassero qualora fossero sopravvenuti dei cambiamenti. Mezz'ora più tardi, all'1.15 del mattino, ora della nave, Stone riferì con l'interfono che la nave vista da entrambi, apparentemente ferma a sud-est rispetto alla loro posizione, si stava dirigendo verso sud-ovest; riferì inoltre di aver visto lanciare dei razzi bianchi, bassi nel cielo, che dovevano provenire da una nave che si trovava ancora più in là di quella che avevano notato. Lord gli disse di tentare di avvistarla di nuovo e di fargli avere notizie tramite l'apprendista James Gibson.

Ormai al *Titanic* rimanevano soltanto cinquantatré minuti di vita e il *Californian* non avrebbe potuto raggiugerlo prima dell'affondamento. La distanza di 19,5 miglia dichiarata da Lord (e dal suo primo ufficiale George Stewart, responsabile del giornale di bordo, che comunque era a letto in quel momento) non sembra essere stata una stima esagerata: anche senza il ghiaccio che lo rallentava, il *Californian* sarebbe arrivato troppo tardi per salvare quelli che erano restati sulla nave ma avrebbe fatto in tempo a salvare qualcuno rimasto in mare.

Alle 2.05 Gibson, cadetto ventenne, scese nella sala nautica per riferire che in totale erano stati sparati, a intervalli regolari, otto razzi, ma che quella "carretta a vapore" (*sic)* che avevano visto si era allontanata e non era più visibile. Lord, invece, aveva capito che la nave era del tutto simile alla sua. Stone ebbe l'impressione che vi fosse qualcosa di strano, dato che la luce rossa di babordo era più alta di quella verde, il che indicava una pendenza o inclinazione a dritta: di fatto il *Titanic* rimase brevemente inclinato a dritta dopo la collisione, per poi pendere verso babordo mentre affondava. Lord, personaggio severo, temuto e maniaco della disciplina, ricordò di aver chiesto «Che cosa c'è?» quando qualcuno entrò nella sala nautica, ma si riaddormentò apparentemente senza aver nemmeno ascoltato la risposta.

Quando si svegliò poco dopo l'alba, verso le 4.40, si vedeva a otto miglia di distanza una nave con un fumaiolo giallo e quattro alberi, ma senza dubbio non era quella avvistata nella stessa direzione quando nella notte erano stati sparati i razzi. Verso le 5.15 Stewart disse a Lord che al telegrafista era stato riferito che una nave era affondata a 41°46' nord, 50° 14' ovest; alle 5.40 il *Mount Tempie,* fonte della notizia, inviò un altro messaggio indicando che la nave affondata era il *Titanic.* Ben presto Evans

intercettò simili rapporti trasmessi dal *Frankfurt* e dal *Virginian.* Lord impostò la rotta per dirigersi sul luogo indicato alle sei del mattino circa e, pur essendo rallentato dal ghiaccio, raggiunse il punto circa un'ora e mezza più tardi.

Che cosa aveva sbagliato in quanto individuo? Il ruolo svolto dalla sua nave che fin qui è stato riassunto, presenta una certa chiarezza, sebbene sia condizionato dall'inevitabile conflitto di prove che si presenta in questo come in altri intrecci secondari della leggenda. Eppure, dopo lo svolgimento delle inchieste americana e britannica che condannarono Lord per non aver prestato un aiuto tempestivo alla nave colpita (anche se egli agì non appena seppe del disastro), si formarono forti gruppi pro e contro Lord. Il primo si dimostrò forte abbastanza da fare riaprire l'inchiesta britannica ottant'anni dopo la sciagura, ammorbidendo anche se non revocando la sentenza emessa dalla storia. Le pubblicazioni più agguerrite a favore di Lord sono di Leslie Harrison e Peter Padfield; mentre quella più avversa è di Leslie Reade. Comunque tutti a volte tralasciano la logica, spinti dal desiderio di vincere nella disputa. È possibile concludere che il *Californian,* o più precisamente Stone in qualità di ufficiale di guardia, avrebbe dovuto fare qualcosa quando avvistò i razzi, mentre non aveva fatto nulla. Lord era il comandante e per questo era responsabile non soltanto di fronte alla legge ma anche di fronte alle sue colpe in qualità di capitano: arrogante, autoritario e timoroso dei ghiacci. Questo non toglie che sia da condannare il fervido entusiasmo con cui entrambe le inchieste ufficiali manipolarono questo esempio di mancanza al dovere, per fare dello sfortunato Lord un capro espiatorio, sviando così l'attenzione da altri argomenti.

Gli americani conclusero che il *Californian* si trovava a meno di diciannove miglia dal *Titanic* e che i suoi ufficiali non avevano risposto alle segnalazioni di pericolo pur avendole viste, il che attribuiva gravi responsabilità a Lord in quanto comandante.

Gli inglesi si appigliarono al fatto che Evans aveva riferito a Lord di essere stato in contatto con una sola nave, il *Titanic,* e che pensava che questi si trovasse nelle vicinanze, in aggiunta al fatto che la nave e i relativi segnali erano stati senza dubbio avvistati dal *Californian,* il che "provava" che quest'ultimo aveva avvistato il *Titanic* e viceversa.

La conclusione è un'offesa alla logica ma si riparlerà nel capitolo nono di come lord Mersey e altri trattarono Lord. Basti dire in questa sede che

Gill, incaricato del motore ausiliario, permise al quotidiano «Boston American» di pubblicare, il *25* aprile 1912, dietro un compenso di 500 dollari (pari alla sua paga di quattordici mesi) un suo memoriale in cui diceva di avere avvistato una grossa nave di linea prima di mezzanotte cioè quando il *Titanic* fu brevemente bloccato poco dopo la collisione che si verificò alle 23.52, ora del *Californian,* il che implicava che Gill forse stava osservando nel momento stesso in cui avveniva la collisione. Aveva visto dei razzi alle 00.40 circa; sia la nave sia i segnali erano stati visti a «circa dieci miglia» dal *Californian.*

Il memoriale venne inserito tra i documenti dell'inchiesta americana ed egli rimase fedele a questa versione quando venne interrogato di persona dalle due inchieste.

Il rapporto americano venne pubblicato il 28 maggio, durante la pausa di dieci giorni dell'inchiesta britannica. Lord e gli altri testimoni del *Californian* vennero ascoltati a Londra nel settimo e nell'ottavo giorno (14 e 15 maggio) ma nessuno dei due venne richiamato. Il ventiquattresimo giorno (16 giugno) il procuratore generale propose, e lord Mersey accettò, di modificare la decisione di rinvio dell'inchiesta in modo da poter condannare Lord.

Entrambe le inchieste decisero di credere a Gill (venale ma inoppugnabile) e a Groves (inesperto per sua stessa ammissione, ma chiaramente sincero anche se contro il proprio interesse) invece che a Lord (non esattamente obiettivo), a Stewart (che in quel momento dormiva) e a Stone (che, come Stewart, aveva paura di Lord). I primi due dissero di aver avvistato le luci di coperta di una nave passeggeri che anche Groves aveva visto spegnersi: lord Mersey scelse di interpretare il fatto come il risultato dell'inutile tentativo del *Titanic* di evitare l'iceberg. Tuttavia Groves non vide mai la luce verde di dritta, che stava a indicare che a sud del *Californian* vi era una nave diretta a ovest, vide soltanto la luce rossa di babordo dopo che le luci del ponte erano scomparse: dato che le luci del *Titanic* erano rimaste accese sino alla fine non poteva aver visto la sua luce di babordo, che segnalava che la nave si era girata più o meno a est, senza vedere anche quelle della fiancata, che secondo la sua dichiarazione erano invece spente! Groves parlò anche di due luci della testa d'albero: il *Titanic* ne aveva solo una.

Durante e dopo l'inchiesta britannica si tentò in ogni modo di scoprire quale fosse la "nave del mistero" ma senza risultato. All'inizio dell'agosto

del 1912 il capitano Lord ricevette una lettera sorprendente da un certo capitano W.H. Baker, che per qualche tempo era stato quarto ufficiale sul *Mount Tempie,* subito dopo la sciagura, ma che adesso gli stava scrivendo dal suo incarico regolare su un'altra nave di linea della Canadian Pacific, l'*Empress of Britain:*

> «Tornai a casa sul *Mount Tempie* da Halifax dopo che mi avevano fatto scendere *dall'Empress* dieci minuti prima per coprire un posto vacante [...] Gli ufficiali e altri mi dissero quello che avevano visto in quella tormentata notte quando il *Titanic* affondò e dedussi che dovevano trovarsi a una distanza di dieci o quattordici miglia quando videro i suoi segnali. Da ciò che mi è stato detto deduco che il capitano di allora sembrava aver paura di attraversare i ghiacci anche se non erano molto spessi. Mi dissero di aver visto non soltanto le luci del ponte ma varie luci verdi localizzate tra la loro nave e quello che pensarono essere il *Titanic.* Sentirono due forti esplosioni che ritennero essere il "finale" del *Titanic;* accadde poco dopo l'avvistamento della nave, suppongo. All'inchiesta a Washington il capitano disse di trovarsi a quarantanove miglia di distanza mentre gli ufficiali mi riferirono che al massimo si trattava di quattordici miglia. Devo dire che questi uomini erano tremendamente indignati per il fatto che non era stato chiesto loro di testimoniare in tali circostanze, poiché erano furiosi per il comportamento del capitano in quell'occasione. Il medico aveva fatto tutti i preparativi, le stanze erano state trasformate in camere d'ospedale e l'equipaggio era pronto sul ponte per portare aiuto; tutti avevano visto le sue luci e quelle che dovevano essere le luci verdi accese sulle scialuppe [di salvataggio] [...] Queste persone devono essere state dispiaciute per lei sapendo che non poteva, dati questi elementi, essere stata la nave del mistero».

La lettera di Baker indica inoltre che egli aveva l'impressione (erronea) che lui e Lord si fossero incontrati su una nave scuola ma questo errore non incide sull'impatto che ebbe la sua dettagliata descrizione degli avvenimenti sul *Mount Tempie.* O il suo capitano (si veda dopo) o Baker stavano in qualche modo mentendo. Questo straordinario sviluppo della

vicenda venne presentato al Ministero per il Commercio da C.P. Grylls, segretario generale del MMSA, l'Associazione di servizio della Marina mercantile, il "sindacato degli ufficiali", su richiesta di Lord il 27 agosto 1912. Appena diciassette giorni prima lo stesso Lord aveva scritto al Ministero (con eccellente calligrafia e pessima grammatica), piuttosto in ritardo si potrebbe pensare, opponendosi all'interpretazione, apparentemente erronea, che lord Mersey aveva dato delle prove raccolte durante l'inchiesta. Tuttavia il ministero rifiutò cortesemente di trattenere qualsiasi richiesta da parte sua o a suo nome fino al 1992, trent'anni dopo la sua morte.

Sarebbe stato meglio se fosse stato consigliato a Lord e all'MMSA di rendere pubblica la lettera di Baker e richiedere ulteriori testimonianze. Lord incontrò Baker a Wallasey nel Merseyside tra un viaggio e l'altro e gli venne presentato durante il pranzo l'uomo che Baker aveva brevemente sostituito, A.H. Notley, quarto ufficiale del *Mount Tempie.* Tra l'altro questi confermò che, come aveva calcolato Lord, le scialuppe abbandonate il mattino del 15 aprile dovevano trovarsi 11 miglia a sud est rispetto alla posizione indicata da Boxhall, come Lord aveva sostenuto nella sua testimonianza. Tuttavia Notley, pur essendo disposto a fornire informazioni, non era pronto a rischiare la sua carriera con la Canadian Pacific, facendo dichiarazioni al Ministero per il Commercio, atteggiamento che Lord, licenziato dalla Leyland dopo le due inchieste ufficiali, aveva certamente capito. Il dottor Mathias Bailey del *Mount Tempie* affermò di non essere assolutamente competente in materie nautiche ma era chiaramente una scusa accampata per non aiutare Lord.

Se la lettera di Baker, supportata dalle conferme di Notley, fosse stata pubblicata, avrebbe fatto colpo, dando all'enigma irrisolto ma molto pubblicizzato della "nave del mistero" l'aspetto della tragedia. Osservando in retrospettiva, più di ottant'anni dopo, inevitabilmente appare sorprendente che null'altro ne sia derivato, per colpa del volontario insabbiamento operato dal Ministero per il Commercio. Tuttavia la spiegazione è semplice: la lettera venne scritta dopo le inchieste e all'epoca non fu mai pubblicata. Lo stesso non si può dire del memoriale rilasciato dal dottor F.C. Quitzrau, di Toronto, nel corso dell'inchiesta americana. Egli giurò solennemente:

«...che egli era un passeggero che viaggiava in seconda classe

sulla nave *Mount Tempie,* che lasciò Anversa il 3 aprile 1912; che verso mezzanotte di domenica 14 aprile, ora di New York, venne svegliato dall'improvviso arresto dei motori; che immediatamente era andato nella cabina *[sic]* dove si erano già radunati molti steward e passeggeri che lo informarono del fatto che era stato ricevuto un messaggio telegrafico dal *Titanic* secondo cui quest'ultimo si era scontrato con un iceberg e chiedeva aiuto. Vennero immediatamente dati ordini e la rotta del *Mount Tempie* venne modificata, puntando direttamente verso il *Titanic.* Verso le 3 o le 2 del mattino, ora della nave *[sic],* il *Titanic* venne avvistato da alcuni membri dell'equipaggio e dai passeggeri; non appena il *Titanic* venne visto, tutte le luci del *Mount Tempie* vennero accese e i motori fermati e la nave rimase immobile per circa due ore; non appena fece giorno i motori vennero riavviati e il *Mount Tempie* girò intorno alla posizione del *Titanic,* dato che gli ufficiali insistevano che era necessario farlo, sebbene il capitano aveva dato ordine che la nave proseguisse il suo viaggio. Mentre viaggiavano intorno alla posizione del *Titanic* abbiamo avvistato il *Frankfurt,* a nord-ovest rispetto alla nostra posizione, e il *Birma,* a sud, abbiamo comunicato con entrambi telegraficamente; quest'ultimo chiese se noi eravamo in pericolo; verso le 6 vedemmo il *Carpathia* da cui avevamo precedentemente ricevuto il messaggio secondo cui il *Titanic* era affondato; verso le 8.30 il *Carpathia* comunicò con il telegrafo di aver raccolto venti scialuppe e circa 720 passeggeri in tutto e che non era necessario che il *Mount Tempie* stesse in zona dato che i rimanenti passeggeri erano tutti annegati».

Questa dichiarazione giurata, fornita il 29 aprile davanti al viceconsole americano a Toronto, di cui abbiamo riportato il testo integrale è opera di una persona esaltata o dotata di vivace fantasia oppure il resoconto che un dottore ha fornito in buona fede, riportando fatti, che secondo lui dovevano essere portati all'attenzione dell'inchiesta americana (a cui vennero prontamente trasmessi) mentre questa era ancora in corso. Se il dottore era alla ricerca di notorietà, non riuscì nello scopo, poiché i suoi sospetti sembrano essere stati ignorati: non toccarono nemmeno il capitano del *Mount Tempie* durante l'inchiesta britannica. Ma né il memoriale né il suo

autore furono per questo screditati. La dichiarazione giurata del dottor Quitzrau dà l'impressione che il suo autore si trovasse contemporaneamente in ogni luogo della nave, mentre, chiaramente, molte delle informazioni da lui fornite si basavano su voci. Ma se viene esaminato insieme alle prove di Notley e di Baker, questo memoriale fa del *Mount Tempie* uno dei maggiori candidati, anche se non l'unico, al titolo di "nave del mistero" avvistata dal *Titanic.*

Il capitano James Henry Moore, comandante del *Mount Tempie,* nave a due classi (terza e prima) di 6.767 tonnellate, testimoniò in occasione di entrambe le inchieste. Non venne messo "sotto torchio", sebbene avesse iniziato la sua testimonianza all'inchiesta americana sbagliando nell'indicare la propria posizione nel momento in cui aveva intercettato la richiesta di aiuto del *Titanic,* ricevuta secondo il telegrafista, John Durrant, alle 00.11 del mattino ora della nave, circa quattro minuti indietro rispetto al *Titanic;* diede la posizione originariamente errata di 41°44' nord, 50°24' ovest. Egli disse che in quel momento la latitudine era di 41°25' nord; inizialmente diede come longitudine 51°15' ovest ma poi la corresse a 51°41', circa quattordici miglia più a ovest, cioè a circa quarantanove miglia a sud-ovest della nave colpita.

Moore ordinò di seguire una rotta in direzione nordest che corresse quando udì l'esatta posizione di Boxhall.

Incontrò il ghiaccio alle 3 del mattino, momento in cui raddoppiò le vedette, inviando il quarto ufficiale alla testa del castello di prua. Poco dopo avvistò una goletta che mostrava la luce verde di dritta davanti alla sua prua, a circa un miglio e mezzo di distanza. Ordinò di andare indietro tutta e fece dirigere il timone tutto a dritta, cioè virò improvvisamente a babordo, in direzione nord-ovest per far passare a destra il suo lato di dritta, momento in cui «improvvisamente sembrò che le luci si fossero spente».

Moore aveva fatto tenere sotto osservazione, dall'1.30 in poi, una nave da carico straniera di circa 5.000 tonnellate priva di insegne, inizialmente avvistata da prua sul lato di babordo. La nave da carico passò gradualmente a dritta e alla fine egli poté vedere la sua luce di poppa; aveva un fumaiolo nero, con una striscia bianca sulla parte superiore, e uno stemma; si trattava di una nave che si cercò a lungo inutilmente. Una foto scattata dalla prua del *Saturnia,* nave della compagnia di navigazione Anchor-Donaldson, che all'1.00 del mattino fece rotta verso la posizione

indicata da Boxhall in risposta alla richiesta di aiuto, ma fu bloccata dal ghiaccio a sei miglia di distanza, mostra un unico fumaiolo con una banda orizzontale bianca su cui è possibile distinguere tre linee verticali scure.

Moore disse di essersi fermato alle 3.25, a circa quattordici miglia dalla posizione del *Titanic,* e di aver lasciato che la nave si spostasse un po' prima di procedere lentamente attraverso i ghiacci in direzione di quel punto, che raggiunse alle 4.30. L'unica altra nave visibile in quel momento era la nave da carico non identificata che allora si trovava davanti e in direzione sud rispetto al *Mount Tempie.* Moore non trovò relitti né corpi, soltanto masse di ghiaccio che coprivano un'area di circa 120 miglia quadrate, tra cui iceberg alti più di 60 metri. Moore calcolò che l'ultima reale posizione del *Titanic* era otto miglia più a est rispetto alla posizione indicata, il che permetterebbe di spiegare l'assenza di prove nel punto calcolato da Boxhall.

Chiaramente i passeggeri del *Mount Tempie* dovevano aver parlato con la stampa, poiché Moore affermò con insistenza che dalla sua nave, intorno alla mezzanotte della notte del disastro, non erano stati avvistati né razzi né segnali; nulla era stato avvistato dalla plancia e a quell'ora non vi era nessuno. Quando ricevette i messaggi di richiesta urgente di aiuto, le scialuppe di salvataggio vennero preparate con passerelle, corde, scale e cinture di salvataggio. La capacità totale delle venti scialuppe a bordo era di 1.000 persone: la nave aveva 2.200 posti nelle cuccette di terza classe e 166 posti in prima/seconda classe, più 130 per l'equipaggio. Moore spiegò ai senatori americani che per qualche misterioso motivo la nave trasportava altre due scialuppe di salvataggio mentre a Londra disse di aver preparato solo diciotto delle totali venti scialuppe presenti a bordo. «Le assicuro di aver fatto tutto ciò che mi era possibile, signore, compatibilmente con la sicurezza della mia nave e dei miei passeggeri», spiegò il capitano Moore al senatore Smith.

Il *Mount Tempie* continuò le ricerche fino alle 9 del mattino del 15, dopo aver avvistato il *Carpathia* lontano 6 miglia ricoperte di ghiaccio e vedendo il *Californian* arrivare più tardi. Le prove suggeriscono chiaramente che la nave della Canadian non si mosse per circa tre ore; dalle 4.30 del mattino si limitò a osservare il *Carpathia* che stava facendo tutto il lavoro; alla luce di ciò, Moore poteva sicuramente considerarsi fortunato per non essersi attirato almeno qualcuna delle condanne così liberamente espresse contro Lord. Moore vide anche la nave di linea russa,

Birma, che durante la notte si era inserita nello scambio di messaggi telegrafici e che era arrivata ad alta velocità da settanta miglia di distanza.

Moore aggiunse di non sapere che a sud ci fosse così tanto ghiaccio; in seguito agli avvertimenti ricevuti il giorno 13 aveva modificato la sua rotta verso sud. Certamente non avrebbe fatto come il capitano Smith, che mantenne una velocità elevata anche dopo l'avvertimento della presenza di ghiacci: il regolamento in vigore sulle navi che percorrevano le rotte canadesi, su cui vi era più ghiaccio, era di conseguenza più severo; a suo avviso Smith era stato «tutt'altro che saggio». Pensava anche che il ghiaccio si fosse spostato sull'area del disastro, celando i corpi e i resti del relitto. Moore diede all'inchiesta britannica una terza versione della longitudine a cui si sarebbe trovato quando ricevette la richiesta di aiuto: 51°14' ovest; molto probabilmente il 51°41' ovest riferito nell'inchiesta americana poteva essere un semplice errore di stampa che sostituì il dato esatto di 51°14'; altrimenti, o il capitano stava mentendo oppure si trattava di indicazioni riferite dopo calcoli sommari.

Il suo telegrafista, Durrant, disse che la nave aveva modificato la rotta al massimo quindici minuti dopo aver ricevuto il messaggio "CQD". Alle 00.43, ora della nave, sentì MGY (*Titanic)* chiamare MKC *(Olympic);* all'1.06 del mattino il primo segnalò «Preparate le imbarcazioni, affondiamo di testa». Sentì il *Frankfurt* e il *Baltic* mettersi in contatto con la nave condannata ma nessuno dei due intervenne sulla scena. Disse di aver trasmesso la notizia al *Californian* alle 5.11 del mattino.

In netto contrasto con il trattamento riservato a Lord e alla testimonianza del *Californian,* il commissario e il procuratore generale fecero il possibile per discolpare Moore e il *Mount Tempie.* "Lord Mersey, durante la testimonianza di Durrant, fece notare: «Questa imbarcazione, il *Mount Tempie,* non si trovò mai in una posizione da cui avrebbe potuto prestare aiuto attivamente». Sir John Simon disse: «Si trovava a quarantanove miglia di distanza [nove miglia più vicino rispetto al *Carpathia]* e si stava dirigendo verso il *Titanic.* Mersey affermò: «Non avrebbe potuto raggiungerlo». Simon fu d'accordo, a ragione, data la posizione relativa delle due navi: «No, non sarebbe stato possibile. Fece del suo meglio». Né il dottor Quitzrau né la sua versione dei fatti vennero menzionati. Era comunque ovvio che una nave che poteva raggiungere gli 11,5 nodi non avrebbe potuto mantenere la velocità media di 25 nodi, necessaria per raggiungere il *Titanic* prima che colasse a picco, data la posizione indicata,

che distava quarantanove miglia e dato che il tempo intercorso tra il ricevimento del CQD e l'affondamento fu di soli 125 minuti. Delle navi che, per quanto si sa, si trovavano vicino al luogo del disastro, soltanto il *Californian* avrebbe potuto raggiungere il punto dove si trovava il *Titanic,* prima che affondasse e comunque soltanto se il telegrafo fosse rimasto in funzione o se vi fosse una risposta rapida e immediata all'avvistamento dei razzi.

E cosa dire della nave avvistata dal *Mount Tempie* e dal *Titanic?* Il mistero venne apparentemente risolto nel 1962, mezzo secolo dopo il disastro, da un ufficiale della Marina mercantile norvegese in pensione, il capitano Hendrik Naess. Poco prima della sua morte rilasciò una dichiarazione che sarebbe poi stata pubblicata dalla stampa norvegese in cui diceva che in quel momento era primo aiutante sul *Samson,* un brigantino a pale lungo 45 metri, di 514 tonnellate di stazza, comandato dal capitano C.J. Ring. Una rara fotografia di questa nave mostra un vascello in legno con un lungo bompresso, un fumaiolo alto e stretto (per un motore ausiliario), due alberi a croce e un terzo albero di trinchetto a prua. Stranamente questa nave e il suo capitano vennero ufficialmente registrati in un porto islandese sia il 6 sia il 20 aprile 1912; avrebbe dovuto deviare, rispetto alla propria rotta, per coprire la distanza che la separava dal relitto e tornare indietro, indipendentemente dal motore ausiliario: la "soluzione" di un mistero ne fa sorgere così un altro. Forse Naess apparteneva a quella strana ma ben provata minoranza spinta a fare false confessioni per alleggerire irragionevoli sensi di colpa o attirare l'attenzione. Ma almeno un peschereccio, il *Dorothy Baird,* di Gloucester nel Massachusetts, si trovava nell'area della sciagura al momento in cui questa avvenne. Nessuno aveva il telegrafo.

Naess "rivelò" che sia il *Titanic* sia i suoi razzi erano stati avvistati dal *Samson* ma al momento non erano stati riconosciuti. Il vascello in legno era proprietà di una compagnia di navigazione di Trondheim che si era dedicata illegalmente alla caccia delle foche nelle acque a sud est del Canada e del Grand Banks. Quindi pensarono che forse i razzi provenivano da un vascello di sorveglianza delle zone protette o comunque da un'imbarcazione "ufficiale" che invitava il *Samson* a fermarsi per essere ispezionato. Per non essere colta con le mani nel sacco, la nave si allontanò, probabilmente accendendo il motore dato che le condizioni del mare erano calme, e probabilmente con tutte le luci spente. Un vascello

così piccolo, anche tenendo conto della dozzina di barche per la caccia alle balene che trasportava, non sarebbe stato molto utile per le 2.220 persone a bordo del *Titanic,* ma sarebbe stato molto meglio di nulla. Quindi questo fu l'unico vascello "identificato" che poteva essere avvistato da chi fu testimone oculare del *Titanic* agonizzante; sempre ammesso che Naess abbia detto la verità.

La questione di chi fosse nelle vicinanze del *Titanic* quando si scontrò con l'iceberg è per molti aspetti estremamente complicata ed è uno degli interrogativi dell'intera storia per cui esistono pochissime risposte. Secondo alcuni testimoni dal *Titanic* furono avvistati un veliero e forse una motonave. Due navi, di cui una da carico, sarebbero state avvistate dal *Californian* tra la sua posizione e il relitto.

Il *Mount Tempie* era certamente più vicino alla scena della sciagura di quanto fosse il *Carpathia,* che arrivò più tardi e da più lontano, ma effettuò tutte le operazioni di soccorso; alla fine il *Mount Tempie* fu l'ultimo che si presentò sulla scena del naufragio. Il *Californian* fu negligente poiché non cercò di scoprire cosa fossero i segnali luminosi, ma entrambe le commissioni trassero conclusioni affrettate su Lord.

Non era giusto fare di lui il capro espiatorio del disastro e ciò venne in parte ammesso dal governo britannico nel 1992. La scoperta del relitto, a tredici miglia dalla posizione segnalata da Boxhall nel 1985, e il revival del gruppo di sostenitori di Lord probabilmente portarono il Ministero dei Trasporti a ordinare, nel 1990, il riesame del ruolo del *Californian.* Il capo ispettore della sezione per le indagini sugli incidenti marittimi, il capitano P.B. Marriott, nominò un ispettore esterno e non concordò con le sue conclusioni contro Lord; chiese al suo vice di recarsi in loco ancora una volta prima di firmare il rapporto, nel marzo 1992.

Dichiarò che il *Titanic* si trovava a 41°47' nord, 49°55' ovest quando colpì l'iceberg e a 41°43,6' nord, 49°56,9' ovest quando affondò. Molto probabilmente il *Californian* si trovava a diciotto miglia di distanza a nord. Potrebbe aver visto il *Titanic* per uno strano fenomeno di rifrazione, ma probabilmente non fu così; vide però senza dubbio le segnalazioni di pericolo e non fece nulla in merito. Il secondo ufficiale Herbert Stone era in difetto per non aver reagito ai razzi e per non essersi assicurato che Lord venisse svegliato, informato e spinto a salire sulla plancia per riprendere il comando diretto. Chiaramente Lord non si svegliò quando l'apprendista Gibson entrò e il suo «Cosa c'è?» è chiaramente la reazione istintiva di un

uomo addormentato. Gibson e Stone probabilmente non insistettero perché avevano timore di Lord.

Il *Californian* non avrebbe potuto fare di più del *Carpathia,* concluse il rapporto; e, a differenza del *Mount Tempie,* almeno attraversò il campo di ghiaccio nel tentativo di aiutare la nave di linea della Cunard, anche se oramai non c'era bisogno della sua assistenza. Sebbene il capitano Lord si fosse fermamente opposto per tutto il resto della vita alle conclusioni a suo sfavore risultanti dalle due inchieste, la sua vana e tardiva difesa personale sembrò volontariamente autodistruttiva proprio quando era più importante difendersi, cioè *durante e subito dopo le inchieste stesse.* Leslie Reade si scaglia contro Lord perché all'inchiesta britannica ammise riluttante che i razzi visti dal ponte avrebbero potuto essere segnali di richiesta di aiuto, interpretando questo fatto una confessione; in realtà la risposta significava solo che Lord riconobbe in quel preciso momento, al banco degli imputati, che aveva commesso un errore, quando non aveva preso in considerazione i segnali luminosi. Ciò non dimostra in alcun modo che egli si rese conto della situazione mentre era mezzo addormentato nelle prime ore del 15 aprile 1912 e che avrebbe volontariamente deciso di non fare nulla.

PARTE TERZA
DOPO IL FATTO

Capitolo Settimo
NEW YORK E HALIFAX

Con il blocco dei messaggi deciso dal capitano Rostron e il fatto che quei pochi che venivano inviati erano ridotti all'essenziale, il *Carpathia* lasciava fremere d'attesa il mondo intero, anche per delle briciole di notizie. Tutte le richieste di informazioni, decisamente numerose, da parte degli organi di stampa o di altri, sebbene chiaramente ricevute, non ebbero risposta. Come si è visto, persino il presidente degli Stati Uniti fu ignorato. Solo *all'Olympic,* che si stava avvicinando al *Carpathia,* in qualità di nave gemella di quella colpita, fu dato un esauriente resoconto dei fatti; Rostron, un uomo che pensava veramente a tutto, voleva che Haddock evitasse di turbare i superstiti, perciò convinse Ismay a chiedere all'*Olympia* di non farsi vedere. Persino il messaggio con cui Ismay

informava il suo ufficio di New York del disastro fu inviato soltanto mercoledì 17 aprile. I risultati di questa carestia di notizie imposta da Rostron furono a volte, anche se non intenzionalmente, crudeli.

Che il *Titanic* avesse dei problemi si seppe a New York nelle primissime ore di lunedì 15 aprile, ora locale.

Un radioamatore e informatore confidenziale della stampa, il ventunenne David Sarnoff, aveva una postazione telegrafica in cima a un grattacielo di Manhattan da cui controllava il traffico telegrafico marittimo. Intercettò la notizia durante la trasmissione di uno dei messaggi e avvertì i suoi clienti. Non fu l'unico a origliare quella notte. Carr Van Anda, direttore del «New York Times», ricevette un messaggio simile da Cape Race datato all'1.20 del mattino, ora locale, cioè meno di un'ora dopo l'affondamento.

A quell'ora il suo giornale era già in vendita, con l'annuncio che diceva che si attendeva il *Titanic* a New York per «il giorno 16 [cioè martedì] alle ore 16» ed era firmato "White Star Line". Chiaramente qualcuno aspettava la nave ben prima del tanto citato benvenuto mattutino voluto da Ismay previsto per mercoledì: all'inchiesta però sfuggì questa svista.

I primi resoconti si basavano su informazioni confuse e molto imprecise. Dal fatto che il *Virginian* avesse risposto al segnale CQD, da 170 miglia a nord, modificando la sua rotta, si dedusse che aveva preso a bordo dei passeggeri. I giornali serali del lunedì riportavano che il *Carpathia* e il *Parisian* avevano portato a termine con successo l'operazione di salvataggio e il relitto era rimorchiato verso Halifax, in Nuova Scozia. La storia era probabilmente una distorsione di un messaggio *dell'Asian,* che al momento stava rimorchiando in porto la nave cisterna tedesca *Deutschland* bloccata da un'avaria. Proprio per questo motivo l'*Asian* aveva segnalato di non poter fare nulla per aiutare il *Titanic.*

Un altro motivo di confusione citato all'inchiesta americana dai direttori delle agenzie di stampa fu il termine *standing by* utilizzato da parecchie navi coinvolte nelle segnalazioni notturne: questo termine che in inglese ha due significati ben diversi, in questo caso non significava che fossero accanto al relitto ma che stavano facendo quello che potevano per aiutare o erano in attesa di sviluppi per sapere se potevano fare qualcosa. La sera di lunedì 15 aprile da Manhattan venne inviato un telegramma a J.A. Hughes, legislatore di stato di Huntington, nella West Virginia; il messaggio diceva: «Il *Titanic* procede verso Halifax. I passeggeri sbarcheranno

probabilmente questo mercoledì; tutti salvi», firmato White Star Line. L'autore di questo orribile scherzo non fu mai trovato. In Inghilterra, il padre di John Phillips, telegrafista capo del *Titanic,* ricevette questo messaggio il giorno 15: «Ci dirigiamo lentamente verso Halifax. Praticamente inaffondabile. Non preoccuparti». Questo messaggio non era una burla né messaggio del telegrafista scomparso, bensì quello di uno zio ben intenzionato, che aveva captato alcune notizie confuse e cercava di confortare il fratello.

Le prime scarne notizie sulla sciagura trasmesse all'ufficio della White Star, al numero nove di Broadway, provenivano *dall'Olympic.*

Già molte ore prima, all'1.58 del mattino del 15 aprile, Philip Franklin, vicepresidente americano della IMM, aveva ricevuto una telefonata, nella sua casa di Manhattan, da parte di un giornalista in cerca di conferma e commenti sulla prima notizia della catastrofe. Il giornalista disse che il *Virginian* e la stazione di terra a Montreal, dove la Allan Line aveva un ufficio, avevano riferito che il *Titanic* stava affondando. Montreal confermò che effettivamente si erano *sentite* voci secondo cui il *Virginian* aveva raccolto dei passeggeri e questo fu considerato dai ficcanaso come una conferma della veridicità di quelle stesse voci. Per avere ulteriore conferma dei problemi del *Titanic* Franklin telefonò alla Associated Press, a cui erano pervenute voci simili, e alla Allan Line a Montreal. Alle 3 del mattino chiese *all'Olympic* di farsi dare la posizione del *Titanic.* Ma soltanto alle 18.16, ora di New York, di lunedì giunse il temuto messaggio *dell'Olympic,* basato sulle informazioni di Rostron, che comunicava formalmente ai proprietari la fine della nave gemella:

> «Il *Carpathia* ha raggiunto la posizione del *Titanic* all'alba. Trovato soltanto scialuppe e resti della nave. Il *Titanic* è colato a picco verso le 2.20 del mattino a 41°46' nord, 50°14' ovest. Tutte le scialuppe distrutte. Circa 675 persone salvate, membri dell'equipaggio e passeggeri, tra questi ultimi quasi tutti donne e bambini. La nave di linea *Californian* è in attesa e perlustra il luogo del disastro. Il *Carpathia* ritorna a New York con i superstiti; per favore informare Cunard. Haddock».

Haddock raccontò all'inchiesta americana, il diciassettesimo e ultimo giorno, di aver ordinato la trasmissione di questo messaggio via Cape Race

alle 16,35, ora di New York. Franklin dichiarò durante l'inchiesta: «Il telegramma fu uno shock tale che ebbi bisogno di qualche minuto per riprendermi». Alla conferenza stampa tenutasi poco dopo alla White Star la stanza si svuotò in un istante quando, riferendo il messaggio, Franklin arrivò alle parole: «colata a picco verso le 2.20 del mattino». Finalmente, circa 18 ore dopo che la grande nave si era inabissata nell'Atlantico, si ebbe la conferma pubblica, da parte dei proprietari, della perdita del *Titanic.* «Non rimase un solo giornalista nella stanza: tutti erano ansiosi di uscire e comunicare telefonicamente la notizia». Franklin aggiunse: «Ritenevamo la nave inaffondabile, non ci passò mai per la testa che ci potessero essere serie perdite di vite... finché ricevemmo il messaggio di Haddock alle 18.30». Franklin ignorò la richiesta di Ismay di trattenere il *Cedric* per farvi ritornare a casa i membri dell'equipaggio superstiti; suggerì invece il *Lapland.*

Il rumore degli stivali dei giornalisti che si allontanavano lunedì sera non impedì a una folla di reporter di tornare il mattino successivo per accusare Franklin di nasconder loro delle informazioni. Si sa che il capitano Haddock aveva mandato un messaggio alla IMM a New York alle 7.45 del mattino di lunedì, ora di New York, tramite la stazione di terra di Sable Island, in cui diceva: «Non comunichiamo con il *Titanic* da mezzanotte». Franklin doveva averlo ricevuto e poteva solo sperare, anche se con pochi appigli, che potessero seguire notizie migliori. Ma non c'è prova del fatto che avesse ricevuto conferma dell'effettiva perdita della nave prima che Haddock gli ritrasmettesse, lunedì sera, il messaggio del *Carpathia.* Comunicò brevemente con altri due potenziali soccorritori verso le 8 del mattino, ora di New York, dicendo al *Baltic* e al *Virginian* che i loro servizi non sarebbero stati necessari poiché Rostron aveva «circa 800 passeggeri a bordo», mandò poi un messaggio a tutte le navi dicendo che non c'era bisogno che rimanessero nei paraggi. La cifra "800", ovviamente riferita prima di procedere al conteggio preciso a bordo, raggiunse l'avida stampa del martedì grazie a radioamatori, ficcanaso di professione e informatori presso le stazioni telegrafiche a terra. Solo dopo le 20.00 di lunedì, Rostron ordinò che un messaggio, ridotto assolutamente ai minimi termini, fosse inviato all'Associated Press. Il messaggio spiegava che il *Titanic* aveva urtato un iceberg ed era affondato, che la sua nave aveva raccolto «molti passeggeri» e si stava dirigendo verso New York.

A Londra, avanti di 5 ore rispetto a New York, la notizia che dava per

salvi tutti i passeggeri fu riportata dai giornali serali del martedì e la versione degli "800 superstiti" su quello di mercoledì mattina. La gente si affollava davanti agli uffici della White Star in entrambe le città: si trattava di curiosi o gente che attendeva con ansia notizie su parenti e amici. Un'angoscia non inferiore si viveva fuori dagli uffici della compagnia, a Southampton, dove la maggior parte dell'equipaggio viveva ed era stata reclutata. Durante il lungo lunedì nel lasso di tempo intercorso tra la comunicazione che diceva "sta affondando" e quella "è affondato" i Lloyd's stavano riassicurando il carico del *Titanic* con un premio del 50%, stando a un rapporto di un servizio telegrafico Dow Jones riferito a New York. Ciò fu strenuamente negato dalla White Star e non sembra essere stato vero.

Ma a fare veramente "notizia" fu il *Carpathia* quando, dopo essere stato bloccato dalla nebbia prima e da burrasche poi (condizioni atmosferiche tipicamente primaverili nell'Atlantico settentrionale) arrivò a New York con i superstiti, la sera di giovedì 18 aprile. Nel frattempo la storia veniva arricchita di fatti e voci colti nell'etere, di articoli su personaggi famosi presenti a bordo, descrizioni della nave e di altre caratteristiche e della lista dei sopravvissuti (passeggeri divisi secondo la classe di imbarco e poi membri dell'equipaggio), notizie trasmesse dal *Carpathia* tramite *l'Olympic* e l'incrociatore americano *Chester.*

La censura sulle notizie da parte di Rostron era motivata da una preoccupazione sincera e ragionevole: pensava infatti che i nomi dei superstiti e i loro messaggi dovessero avere priorità assoluta. Ma il comandante non poteva controllare il traffico in arrivo; la maggior parte di questi messaggi era ambigua. Guglielmo Marconi, il grande inventore del telegrafo in persona, comparve varie volte dinanzi alla commissione di inchiesta americana che fu molto più dura con lui rispetto a quella britannica. Dopo aver detto di non aver inviato messaggi al *Carpathia,* cambiò versione. Richiamato il nono giorno, disse di aver controllato i suoi documenti: «Ho scoperto di aver mandato un messaggio» all'operatore telegrafista della nave; il messaggio era stato trasmesso alle 3.15 del mattino del 18 ed era firmato con il suo nome per esteso. Il segnale diceva: «Telegrafa notizie immediatamente [...] se impossibile chiedi al capitano di spiegare perché non è permesso trasmettere notizie». Non ottenne risposta ma Harold Bride confermò di averlo ricevuto. Sembra incredibile che Marconi «si fosse dimenticato» di tale messaggio,

data l'enorme importanza della sciagura, dell'interesse pubblico che scatenava, per non parlare del ruolo fondamentale che vi rivestì il telegrafo. La sua spiegazione rese la "dimenticanza" ancor meno credibile.

«Ero incredibilmente sorpreso, come chiunque altro in quel momento», disse Marconi, «per il fatto che non venivano inviate notizie e ne ero molto preoccupato, e quel giorno [il 18], suggerii che fosse inviato questo messaggio». Questo grand'uomo non riuscì mai a dire tutta la verità su ciò che fece la sua società dopo il disastro. Il senatore Smith, uomo tenace e dal fiuto incredibile, che presiedeva l'inchiesta americana, estorse una storia più completa da parecchi altri testimoni, compresi Cottam e Bride, telegrafisti del *Carpathia,* e da dirigenti della stampa. Vennero rifiutate parecchie, forse otto, offerte di denaro per avere l'esclusiva della storia; i messaggi che provenivano dall'ufficio di New York di Marconi consigliavano però i due operatori assediati di "tacere" e vendere invece le loro storie a New York. Inoltre un rappresentante della Marconi contattò l'Associated Press giovedì 18 e offrì una storia in esclusiva basata sulle informazioni richieste al *Carpathia.* L'Associated Press accettò ma la storia non arrivò mai. Quando si seppe che i due operatori avevano poi venduto la loro storia al «New York Times», Marconi addusse la nobile motivazione che gli premeva che i due giovanotti potessero avere la possibilità di guadagnarsi un extra, come se i modesti salari che i suoi dipendenti percepivano non fossero dipesi da lui. Il giornale pagò 750 dollari per ciascuno, dissero, e Bride ebbe altri 250 dollari da un giornale londinese che acquistò i diritti britannici per la storia.

Frederick M. Sammis, capo tecnico della Marconi negli Stati Uniti, si assunse la responsabilità di aver suggerito ai due operatori di sfruttare la loro tragica esperienza e approfittare della prodigalità dimostrata dai giornalisti in seguito a quel disastro senza precedenti. Anche Sammis disse che era lieto di aiutare un paio di impiegati poco pagati (4 sterline 10 scellini al mese più vitto e alloggio) a guadagnare qualcosa di più. La legge americana non lo vietava ed egli personalmente non ne ricavò nulla.

Sammis disse persino ai due telegrafisti di recarsi allo Strand Hotel vicino al molo Cunard a Manhattan, dove si era stanziato il quartiere generale provvisorio del «New York Times» per la prima, grande, operazione giornalistica di copertura a tappeto. Le persone di fiducia dell'editore Van Anda che contattarono Marconi pagarono abbondantemente: il giornale telefonò a Sammis per chiedere l'esclusiva

sulle memorie degli operatori e la ottenne con l'aiuto personale di Marconi che portò di nascosto a bordo della nave un giornalista del «Times» e fu presente quando Bride venne intervistato prima di scendere a terra; anche Cottam rilasciò una prima intervista mentre era ancora a bordo. Il «New York Times» lasciò che la concorrenza si appropriasse di questo e di altri aspetti della storia del *Titanic,* specialmente il 17 aprile, il primo giorno che la stampa dedicò totalmente al disastro. I concorrenti protestarono energicamente e il senatore Smith non fu meno critico; attaccarono Marconi e il «Times» per aver nascosto notizie di grande interesse pubblico a scopo di lucro. Il «Times» rispose con attacchi contro il senatore Smith così aggressivi che ottennero l'effetto contrario e furono dimenticati.

Quando il *Carpathia* fece il suo ingresso nel vasto complesso portuale di New York si trovò di fronte a un gran pandemonio, a cui contribuì principalmente la stampa. Il molo Cunard era stato recintato da 200 poliziotti per tenere alla larga pubblico e stampa, tra i poliziotti c'erano ufficiali a cavallo e detective per prevenire eventuali furti. Potevano accedere al molo al massimo due parenti per superstite, con tanto di documenti di identità per provare il legame. Le autorità ebbero la pietà di sospendere, per Rostron e i superstiti, le formalità tradizionalmente rigide di dogana e di controllo dell'immigrazione. A parte l'assenza di luci e microfoni televisivi, la scena dell'epoca era del tutto simile a quelle dei moderni mass media, con giornalisti che gridavano domande, cineoperatori che spingevano contro le recinzioni, che prendevano a gomitate i poliziotti e si urtavano l'un l'atro, flash delle lampade al magnesio e gente che allungava il collo e spingeva per vedere meglio, anche se all'inizio non c'era molto da vedere. Era sicuramente la più sensazionale notizia giornalistica del genere mai avuta fino allora. La storia, in tutta la sua reale portata, stava per raggiungere il centro più sofisticato e competitivo al mondo per l'elaborazione delle notizie, provvisto di telefoni, telescriventi e raffinati strumenti tecnologici per la stampa. Cunard disse che non avrebbe permesso a giornalisti e reporter di salire a bordo della nave di salvataggio.

Quando il *Carpathia* comparve nell'Ambrose Channel diretto a nord, verso la baia inferiore di New York, gli si fece incontro un gran numero di imbarcazioni ufficiali e private che erano state noleggiate; alcune, persino il battello pilota che doveva guidare la nave in porto, erano piene di giornalisti infiltrati. Molti di loro rimpiansero amaramente la propria

iniziativa poiché il tempo era tempestoso, c'erano vento e pioggia. Soltanto un reporter, dal battello pilota, riuscì a salire a bordo del *Carpathia.* Una folla di migliaia di persone si era raccolta sotto la pioggia nel Battery Park, nell'estremità sud di Manhattan, per osservare la nave che entrava percorrendo il fiume Hudson, sul lato occidentale dell'isola. La nave passò lentamente oltre il molo 54 e si fermò al numero 59 della White Star dove mise in mare le tredici scialuppe di salvataggio del *Titanic,* che, durante la notte, furono depredate di tutto quanto era trasportabile. Il nome della nave fu cancellato il giorno successivo. Un'altra schiera di persone stava aspettando al molo Cunard, dove il *Carpathia* fu spinto dai rimorchiatori sul lato nord, quello stesso lato nord da cui era partito otto giorni prima. Erano le 21.30.

Una volta che furono scesi a terra i passeggeri del *Carpathia* che erano partiti da New York pochi giorni prima e ora vi ritornavano, dalla passerella anteriore arrivarono i sopravvissuti di prima classe: molti erano vestiti in modo strano, con abiti donati loro dai passeggeri del *Carpathia;* la folla dei parenti li accolse con urla e lacrime. Quando uscirono dal lato di terra del terminal passeggeri, essi furono accolti dall'ondeggiante massa di giornalisti e da una folla di curiosi tenuta sotto controllo. Alcuni passeggeri, tra cui i dirigenti delle ferrovie di Filadelfia, furono trasportati a treni privati con limousine e taxi. Altri furono condotti alle loro case di New York oppure in hotel di prima classe. Parecchi, tra cui il maggiore Arthur Peuchen, si recarono al Waldorf Astoria, una sistemazione assai comoda, poiché in quello stesso luogo sarebbe iniziata il giorno successivo l'inchiesta del senato americano. Il senatore William Alden Smith, presidente dell'inchiesta, era arrivato a New York in treno troppo tardi per salire sul *Carpathia* quando era ancora fuori dal porto, così fu scortato a bordo quando la nave attraccò. Per prima cosa si recò da J. Bruce Ismay, per un colloquio privato che durò mezz'ora.

Anche i passeggeri di seconda classe, che sbarcarono appena dopo, avevano, nella maggior parte dei casi, i mezzi per provvedere a se stessi una volta a terra. Non si poteva dire altrettanto per molti passeggeri di terza classe, la maggior parte dei quali aveva perso tutto quello che possedeva nel naufragio ed ebbe bisogno dell'aiuto di organizzazioni caritatevoli della città. I funzionari del dipartimento di immigrazione dimostrarono un maggiore interesse per il gruppo dei superstiti più poveri, poiché la maggior parte di essi intendeva rimanere negli Stati Uniti. Fu

comunque risparmiato loro il consueto controllo a Ellis Island, nel porto di New York. Sette ispettori salirono a bordo per esaminarli sulla nave. Coloro che dovevano raggiungere i propri parenti ottennero istruzioni per farlo e anche aiuto economico per acquistare i biglietti dei mezzi di trasporto pubblico. Altri furono sistemati in ostelli.

Parecchie associazioni raccolsero rapidamente aiuti finanziari. Il sindaco di New York creò un fondo di assistenza che raccolse più di 161.000 dollari; il quotidiano «New York American» e il comitato di assistenza alle donne aggiunse altri 100.000 dollari da distribuire tramite la Croce Rossa americana.

A bordo del *Carpathia* i superstiti di prima classe avevano formato il proprio comitato e avevano raccolto un totale di 4.360 dollari da distribuire all'equipaggio (inclusi Rostron e i suoi ufficiali) una volta arrivati a New York. Questo fondo raggiunse poi la cifra di 15.000 dollari e fu amministrato nientemeno che da J.P. Morgan. I superstiti donarono a Rostron una coppa d'argento e fecero coniare 320 medaglie per tutti i membri dell'equipaggio, d'oro per gli ufficiali di grado superiore, d'argento per quelli inferiori e di bronzo per gli altri e queste furono consegnate all'equipaggio quando la nave ritornò a New York, alla fine di maggio. Comunque la raccolta più cospicua venne avviata dal sindaco di Londra e andò a costituire il fondo di assistenza del *Titanic,* che accumulò 413.200 sterline nel giro di un anno e fu operativo per più di mezzo secolo. La distribuzione fu gestita dalla corporazione della City di Londra. La città di Southampton, dove maggiori erano state le perdite che avevano colpito le famiglie, spesso indigenti, cui appartenevano i membri dell'equipaggio scomparsi, creò anch'essa il proprio fondo di assistenza.

I primi elenchi di superstiti vennero esposti il 17 aprile all'ufficio della White Star di Canute Road. Sicuramente i parenti angosciati avrebbero preferito elenchi dei dispersi ma questi vennero realizzati soltanto in seguito. L'ufficio di Liverpool fu assediato da persone a caccia di informazioni mentre sia gli inglesi sia gli americani reagivano con sgomento alla perdita del *Titanic.*

Mentre re Giorgio V e il presidente Taft mandavano messaggi di condoglianza, la stampa britannica sollevava vari problemi: l'alta velocità, le scialuppe di salvataggio insufficienti, la compiacenza del governo e la questione "morale" dell'arroganza e della presunzione irriverente della moderna tecnologia. C'era la sensazione generale che l'umanità fosse

andata troppo oltre e alla fine avesse fatto fiasco. Un servizio commemorativo nazionale venne celebrato a Londra nella cattedrale di Saint Paul il 19 aprile. In questa circostanza il «Daily Mail» di Londra ottenne un'esclusiva molto utile da Alexander Carlisle, il progettista ormai in pensione, che aveva lavorato per Pirrie nella costruzione delle navi "Olympic": egli nella chiesa di Saint Paul non resse all'emozione e rivelò che il suo progetto, che prevedeva un maggior numero di scialuppe di salvataggio, era stato respinto.

Cottam, del *Carpathia,* si era recato allo Strand Hotel e al «New York Times» non appena aveva potuto lasciare la nave. Bride invece era rimasto a bordo del *Carpathia* per riposare prima di essere portato in ospedale; la nave riprese il viaggio interrotto dirigendosi verso il Mediterraneo dopo due giorni di attività febbrile: era il 20 aprile. Per quel giorno Rostron era riuscito a rifornire la nave, a testimoniare dinanzi alla commissione di inchiesta americana e a scrivere il suo rapporto formale del salvataggio per la Cunard: questa non accettò nemmeno un penny di ricompensa dalla White Star, un atteggiamento che contrastava nettamente con la spilorceria dimostrata da quest'ultima, che sospese immediatamente la paga dell'equipaggio dopo il naufragio. Il 20 aprile, poco prima di partire da New York, con 743 passeggeri, il capitano Rostron, sollecito fino all'ultimo, fece raccogliere i membri dell'equipaggio sul ponte principale per lodare la loro condotta efficiente durante il salvataggio e per dare loro la ricompensa offerta dai superstiti. Sui quotidiani britannici venne dato ampio spazio al disastro, con articoli pacati, riflessivi sebbene, all'inizio, anche inesatti: tuttavia, raramente si mirò a far colpo con le notizie. Ben diversa era lo stile con cui la stampa americana affrontò la tragedia. Come abbiamo visto, il «New York Times», quotidiano più influente del paese, non rifuggì dall'usare tutti i trucchi del mestiere normalmente associati alla "stampa scandalistica", che all'epoca costituiva una certa novità. New York era già da tempo divenuta il teatro di una feroce guerra per ottenere la priorità nella diffusione di alcune testate; il tutto iniziò con l'adozione generale del sistema di stampa a rotativa, alla fine del XIX secolo, e particolarmente vide coinvolti i quotidiani che appartenevano a Joshua Pulitzer e William Randolph Hearst. Quest'ultimo magnate era un accanito anglofobo; immediatamente, nei servizi pubblicati dopo il disastro, il suo «New York American» riversò un'incredibile quantità di veleno su Ismay, l'inglese dall'aspetto aristocratico che aveva scelto come capro espiatorio.

In un classico e mostruoso esempio di processo sommario a mezzo stampa pubblicò la sua fotografia circondata da ritratti delle vedove delle vittime del *Titanic,* il tutto coronato dal titolo in grassetto "J. BRUTE ISMAY"; si calcava con forza la mano sull'evidente gioco di parole tra *Bruce,* il nome di Ismay, e l'aggettivo *brute,* che significa "brutale". Gonfiò anche una breve conversazione tra il suo direttore e Lady Duff Gordon fino a spacciarla per un resoconto in prima persona firmato dalla signora stessa. Le invadenti "rivelazioni" dei giornali scandalistici britannici, tra i peggiori del mondo civilizzato alla fine del secolo, sembrano insignificanti bazzecole se paragonate al modo con cui venne trattato un evento storico, il cui semplice resoconto sarebbe stato sufficiente a soddisfare i lettori più affamati di fatti sensazionali.

Quando giunsero a New York, i 210 superstiti dell'equipaggio del *Titanic* più quattro ufficiali lasciarono il *Carpathia* passando dalla passerella di poppa della terza classe, dopo che si furono allontanati i passeggeri sopravvissuti, la folla dei giornalisti e quella dei curiosi. Vennero trasferiti su una nave ausiliaria che si diresse a nord verso il secondo molo della White Star, il numero 60, e furono sistemati a bordo del *Lapland,* nave di linea appartenente alla compagnia di navigazione Red Star, della IMM. Gli ufficiali ebbero una cabina personale. Per quanto fossero senza dubbio felici di appartenere allo sparuto gruppo dell'equipaggio sopravvissuto (meno di un quarto dell'intero personale di bordo), il loro desiderio era soltanto quello di tornare a casa: dovettero invece affrontare la snervante prova che li attendeva nelle mani delle autorità, che certamente era un niente rispetto a tutto quello che avevano dovuto sopportare sulle scialuppe, ma che fu molto più lunga. La cosa peggiore fu che non appena terminò l'inchiesta delle autorità americane, essi dovettero affrontare le ancor più burocratiche autorità inglesi.

Il senatore Smith, nominato presidente dell'inchiesta americana il 17 aprile, agì rapidamente: quello stesso giorno ordini di comparizione furono consegnati ai quattro ufficiali sopravvissuti e a dodici membri dell'equipaggio. Altri quindici membri dell'equipaggio furono presto aggiunti all'elenco dei testimoni, prima che il *Lapland* salpasse il mattino di sabato 20 aprile. Mentre il transatlantico era ancora in acque americane, un rimorchiatore che aveva a bordo un agente federale si accostò alla nave e vennero consegnati i mandati di comparizione ad altri cinque membri dell'equipaggio, che furono condotti a terra. Le autorità americane agirono

in modo rapido, dando inizio all'inchiesta quasi senza avere idea di quali fossero i testimoni potenzialmente più utili da trattenere. Quando l'inchiesta si spostò da New York a Washington i testimoni la seguirono.

Di ritorno in Gran Bretagna, non appena il *Lapland* ormeggiò a Plymouth il 29 aprile, l'equipaggio superstite del *Titanic,* circa 170 uomini, si ritrovò ancora una volta, di fatto, prigioniero. Una disputa grottesca ebbe inizio quando funzionari del governo e della White Star, tra cui Harold Sanderson, salirono a bordo per annunciare ai superstiti che sarebbero stati trattenuti dalle autorità finché ciascuno di loro non avesse reso una deposizione. I rappresentanti sindacali dei marinai, cui era stato negato l'accesso a bordo, requisirono una barca e con un megafono il presidente del sindacato, Thomas Lewis, invitava i superstiti a non rilasciare dichiarazioni senza la presenza di un legale, approfittando del momento in cui essi venivano imbarcati su una nave ausiliaria per il trasferimento a terra. Così incoraggiato, l'equipaggio del *Titanic* rifiutò di cooperare con le autorità. Dopo un ridicolo inseguimento per tutto il porto, Lewis ebbe il permesso di salire a bordo della nave ausiliaria per incontrare i sopravvissuti. A terra i membri dell'equipaggio furono tenuti segregati in una sala di attesa di terza classe, finché la commissione di inchiesta britannica ebbe terminato la laboriosa raccolta di nuove prove. Fu consegnato un mandato di comparizione a una ventina di persone, che avrebbero dovuto presentarsi dinanzi alla commissione che si sarebbe riunita a Londra. Cibo, coperte e materassi furono trasportati in loco mentre una folla avida di notizie aspettava fuori. Quando i superstiti uscivano dall'interrogatorio, attraverso i cancelli parlavano con la folla e la stampa, lamentandosi del trattamento subito.

Entro le sei di sera, circa 85 membri dell'equipaggio, cioè metà dei presenti, erano stati interrogati, in tempo per salire a bordo di un treno speciale che li avrebbe riportati a Southampton. Là c'era una grande folla che, dopo aver partecipato a un servizio commemorativo nella città pesantemente colpita dalla sciagura, travolse il treno al suo arrivo con un'ondata di emozione. Molti si radunarono ancora la sera successiva, quando giunse a Southampton la rimanente parte dei superstiti dell'equipaggio: questa volta però le reazioni furono più calme e controllate.

Tutti i testimoni britannici erano stati interrogati a New York o a Washington entro la fine di aprile. L'ultimo fu Ismay, richiamato il 30

aprile e poi rilasciato. Quelli trattenuti negli Stati Uniti arrivarono a casa alla spicciolata su un nave della White Star. Ismay ritornò *sull'Adriatic,* fu raggiunto il 10 maggio a Queenstown dalla moglie Florence e arrivò a Liverpool l'11. Lo accolse, con applausi e grida di simpatia, una folla inattesa, che certo fu una consolazione dopo il duro trattamento ricevuto in America.

Il rapporto con cui l'*Asian* comunicava che stava rimorchiando la nave cisterna *Deutschland* venne trasformato per incanto in voci che volevano che la nave rimorchiata a Halifax fosse il *Titanic.* Furono fatti grandi preparativi per ricevere navi e superstiti, e ovviamente il tutto venne ben presto annullato. Comunque anche Halifax principale porto della Nuova Scozia e della costa orientale ebbe il proprio ruolo nella saga: quello davvero macabro di recuperare i corpi in mare. La città era certamente più vicina di New York alla scena del disastro e l'agente di Halifax della White Star noleggiò per questo scopo la *Mackay-Bennett,* una nave posacavi britannica, proveniente da Plymouth (capitanata da F.H. Lardner). La John Snow & Co. Ltd., la più grande impresa di pompe funebri della regione, fu incaricata di preparare i cadaveri per la sepoltura; vennero ingaggiati anche circa 40 imbalsamatori di altre ditte. Un prete anglicano salì a bordo per condurre il servizio funebre in mare. Il lavoro di imbalsamazione doveva iniziare sulla nave, così le cisterne, dove di solito erano immagazzinati i cavi, furono riempite di ghiaccio per riportare a casa i cadaveri. L'equipaggio della nave ebbe doppia paga e la nave, che trasportava 100 bare, mollò gli ormeggi a mezzogiorno di mercoledì 17 aprile, due giorni e mezzo dopo il disastro; si trattò nel complesso di un'azione decisamente encomiabile.

La posizione che era stata calcolata da Boxhall si trovava circa a 450 miglia a est di Halifax. La nave posacavi inizialmente fu rallentata da burrasche e nebbia, le condizioni atmosferiche tipiche del Grand Banks, e impiegò circa due giorni per coprire la distanza; mentre si avvicinava all'area del disastro a mezzogiorno di venerdì, inviò un messaggio "CQ", chiedendo a tutte le navi in zona di riferire l'eventuale avvistamento di cadaveri o parti del relitto. Due transatlantici tedeschi, il *Rhein* e il *Bremen,* risposero di avere notato qualcosa a 42° di latitudine nord, circa 30 miglia est-nord-est rispetto alla posizione di Box-hall. Era un'indicazione sufficiente per Lardner, che raggiunse la zona dopo il tramonto e vi si fermò.

Subito dopo furono avvistati cadaveri e resti; a partire dall'alba di sabato furono strappati al mare 51 corpi, incluso quello di un bambino biondo di circa 2 anni, quattro donne e 45 uomini. Una ventina di cadaveri sfigurati e non identificabili furono chiusi in sacchi zavorrati e sepolti in mare dopo il servizio funebre svolto dal reverendo Kenneth Hind, della Cattedrale di Halifax. Il cadaveri rimanenti vennero identificati, per quanto possibile, in base agli effetti personali; vennero contrassegnati con un'etichetta e lo stesso numero venne riportato anche sul sacchetto che conteneva quanto era stato trovato loro addosso. Su un apposito registro vennero riportati i numeri, seguiti da una breve descrizione.

Domenica fu giorno di riposo anche per la nave ma alle prime luci di lunedì mattina vennero avvistati altri resti e dei cadaveri che indossavano ancora i giubbotti di salvataggio. Si ritrovò anche il canotto B del *Titanic,* ovviamente colpito da una nave, dato che il fasciame era danneggiato e galleggiava ancora capovolto. Lardner decise di abbandonarlo. Durante la giornata furono recuperati altri ventisette corpi, tra cui quello di una persona che fu identificata come il colonnello J.J. Astor grazie alle iniziali ricamate sul colletto della camicia.

C'era anche un misterioso fazzoletto con le iniziali "A.V." nonché 2.440 dollari e 250 sterline in banconote più vari oggetti in oro (una fibbia, un orologio, una matita, un anello di diamanti, dei gemelli) il cui valore superava i 100 milioni di dollari. Molti corpi avevano due o più strati di indumenti. Astor indossava un vestito pesante di lana pettinata blu, stivali marroni e una camicia di flanella marrone. Era veramente strano che Astor, che era rimasto sicuramente sul *Titanic* dopo la partenza dell'ultima scialuppa, ricomparisse, morto, accanto a una scialuppa di salvataggio. Era morto nella sciagura, ma quel corpo era davvero il suo? Egli non non faceva neppure parte di quelli che dovettero rimanere in piedi sul canotto B rovesciato, prima di essere raccolti dalle scialuppe 12 e 4.

Altre 15 vittime non identificate furono sepolte in mare il lunedì. Alcune navi riferirono la presenza di cadaveri circa 25 miglia a est rispetto alla posizione Boxhall. Una nave riferì l'avvistamento di una scialuppa di salvataggio vuota ma in buone condizioni. Mercoledì fu un giorno perso a causa della fitta nebbia ma la *Mackay Bennett* riuscì a incontrare il transatlantico *Sardinian* della compagnia Allan da cui si fece dare altri teli e sacchi. In quel momento la nave posacavi aveva a bordo 80 cadaveri; giovedì vennero recuperati altri 87 corpi.

Nel frattempo ad Halifax era stata noleggiata una seconda nave per dare il cambio alla *Mackay Bennett:* si trattava del *Minia* capitanato da W.G.S. de Carteret, un'altra nave posacavi. Dopo aver aspettato che venissero caricate altre bare, costruite di gran fretta, la nave salpò appena prima della mezzanotte di lunedì 22 aprile e le ci vollero tre giorni per raggiungere l'area di ricerca, dove i due vascelli unirono le forze. Si separarono a mezzogiorno di venerdì e la *Mackay Bennett* tornò a Halifax con 190 cadaveri, dopo averne sepolti 116 in mare. Attraccò presso il cantiere navale della Marina al mattino del 30 aprile. Le campane delle chiese suonavano a morto, le bandiere sventolavano a mezz'asta, mentre negozi e uffici in tutta la città esponevano nastri neri. I corpi furono trasportati su un carro funebre alla pista di pattinaggio su ghiaccio Mayflower, che distava circa un chilometro dal porto. Le autorità furono sollecite nei preparativi, tra l'altro allestirono delle stanzette per terminare le operazioni di imbalsamazione e per dare un po' di privacy ai parenti giunti in città per l'identificazione di quei corpi senza vita.

Fu data la precedenza ai passeggeri di prima e seconda classe anche nella morte: i loro cadaveri furono chiusi nelle 100 bare mentre i corpi dei passeggeri di terza classe e dell'equipaggio vennero avvolti in sacchi di tela.

Il *Minia,* ostacolato dal maltempo che non dava segni di miglioramento, tornò il 6 maggio con soli 15 corpi, tra cui quello del magnate delle ferrovie transcontinentali canadesi, Charles M. Hays. Due membri dell'equipaggio, non identificati, erano stati sepolti in mare. Il 3 maggio il governo canadese inviò la nave guardapesca *Montmagny,* affinché si unisse alla ricerca. Recuperò 4 corpi, uno dei quali fu sepolto in mare, e ritornò il giorno 13. Ripartì il giorno seguente ma, pur avendo continuato le ricerche per altri cinque giorni, non trovò altri cadaveri. L'ultima perlustrazione fu fatta dalla nave *Algerine* affittata dalla White Star a St. John, a Terranova. Trovò un cadavere, un cameriere di sala, che fu il trecentoventottesimo recuperato. In totale vennero riportati ad Halifax 209 corpi. È un numero abbastanza curioso: sommato ai 705 superstiti attentamente contati da Rostron, dà un totale di 914, cioè il numero di persone contate sulle scialuppe di salvataggio dai testimoni sentiti nell'inchiesta britannica. Si tratta probabilmente di un'altra coincidenza, ma comunque inquietante e misteriosa.

Cinquantanove corpi furono reclamati e portati via. I rimanenti 150

furono sepolti a Halifax, perlopiù nel cimitero non confessionale di Fairview, dove rimangono ancora le lunghe file di pietre tombali; una di esse fu commissionata dall'equipaggio del *Mackay Bennett* per la tomba del bambino di due anni di cui avevano ritrovato il cadavere. I cattolici furono sepolti a Mount Olivet; le vittime di religione ebraica furono inumate nel cimitero di Baron de Hirsch dopo un incredibile braccio di ferro provocato dal rabbino Jacob Walter che passava tra i morti "identificando" gli ebrei, ma che finì con il dovere ammettere che molti non lo erano affatto. Dieci corpi furono prima attribuiti a una religione, poi a un'altra, e viceversa: le bare vennero coinvolte in un macabro "avanti e indietro", che fu fatto con una violenza tale da danneggiarle e si dovettero sostituire. I servizi funebri di anglicani, cattolici, ebrei e metodisti furono tutti estremamente affollati, persino i massoni inviarono una delegazione, e lo stesso fece la Marina e l'Esercito. Le dolenti note di "Più vicino a te o mio Dio" suonate dalla banda del Royal Canadian Regiment si diffusero su Fairview. Servizi commemorativi ebbero luogo anche nella cattedrale di Westminster a Londra nonché in chiese di altre confessioni di Liverpool, Belfast, New York e Parigi. Il ricordo del coraggio senza pari dell'orchestra che aveva accompagnato con la sua musica la nave morente e che con lei era affondata, nessuno escluso, evocò sentimenti molto profondi. Il corpo di Wallace Hartley, direttore dell'orchestra, fu portato da Halifax a Liverpool il 12 maggio dal transatlantico *Arabic* della White Star e da lì fu trasferito con un carro funebre nella città natale di Colne, per un servizio funebre metodista e una sepoltura che vide una notevole partecipazione: le note di "Più vicino a te o mio Dio" riecheggiavano nella vallata di Colne in memoria di uno degli uomini più coraggiosi inabissatisi con il *Titanic*. Circa 500 musicisti di 7 orchestre, definiti come "la più grande orchestra professionista mai radunata", suonò in occasione del concerto commemorativo per il *Titanic* il 24 maggio 1912 all'Albert Hall di Londra. Commemorazioni civili di tutte le vittime furono organizzate al Metropolitan di New York, alla Royal Opera House, nel Covent Garden di Londra nonché in altri importanti teatri su entrambe le sponde dell'Atlantico.

Meno raffinate e più commerciali furono le apparizioni di parecchi membri dell'equipaggio in vari teatri di varietà di Washington, mentre erano trattenuti in città per via dell'inchiesta del senato. L'equipaggio, si ricorderà, era stato cancellato dai libri paga della White Star a partire dalle

2.20 ora del *Titanic* del 15 aprile; le loro indennità come testimoni del senato coprivano a malapena le spese di vitto e alloggio e quindi si ritrovavano a dipendere da qualsiasi altra fonte di guadagno. Altrove le compagnie cinematografiche mettevano insieme alla bene e meglio spezzoni di immagini, anche animate, per proiettare poi i cortometraggi nelle sale cinematografiche. Si è già menzionato il profluvio di cartoline che fu stampato, circa 200 tipi diversi, che rappresentavano perlopiù *l'Olympic,* così come accadeva anche nei filmati; il nome del *Titanic,* la sua presunta immagine o entrambi comparivano su qualsiasi cosa, da spartiti a scatole di biscotti, piatti e tazze. Vennero composte circa 300 canzoni commemorative, in varie lingue, molte di dubbio gusto, imbevute di stucchevole sentimentalismo. Quindi non fu soltanto la stampa scandalistica a sfruttare, fino all'eccesso, la più grande tragedia marittima del tempo.

Una delle prime conseguenze visibili del disastro furono i provvedimenti immediati presi dalle principali compagnie di navigazione, tra cui la White Star, intesi a fornire un numero di scialuppe di salvataggio sufficiente per tutti i presenti a bordo. Le decisioni in merito furono prese pochi giorni dopo il disastro, poiché nessuno aveva bisogno di aspettare le conclusioni delle inchieste governative per capire quale fosse la posizione dell'opinione pubblica sull'argomento.

Tuttavia questi provvedimenti non furono così tempestivi da scongiurare la rivolta che esplose *sull'Olympic,* il 24 aprile 1912. Circa 284 fochisti della White Star che, fino ad allora, si erano sempre disinteressati delle scialuppe di salvataggio e delle relative esercitazioni, rifiutarono di entrare in servizio e tornarono a terra appena prima che la nave salpasse per New York. Il motivo della protesta era il timore di una sospetta inadeguatezza agli standard di sicurezza dei 40 canotti "Berthin" aggiunti in tutta fretta all'equipaggiamento dell'*Olympic,* in seguito alla sciagura di cui era stata vittima la nave gemella. Il capitano Clarke del Ministero per il Commercio aveva dichiarato i canotti idonei alla navigazione il 22 aprile, ma quando 16 di questi furono scaricati in quanto superflui in base al numero di occupanti della nave, che non era a pieno carico, i fochisti ne dedussero che non erano sicuri e richiesero invano che i rimanenti fossero sostituiti con scialuppe convenzionali.

La White Star, come sempre "illuminata" quando si trattava di risolvere problemi con il personale, setacciò il paese alla ricerca di crumiri e

ingaggiò 100 uomini a Portsmouth, facendone arrivare altri 150 da Liverpool e Sheffield con un treno speciale. Nel frattempo il transatlantico, con a bordo i passeggeri, si spostò in un porto del Solent per impedire che altri membri dell'equipaggio abbandonassero la nave. Per rassicurare l'equipaggio rimasto a bordo, Clarke ordinò un altro esame delle scialuppe di salvataggio a mezzogiorno del 25 aprile. Nel complesso fu un fallimento: in due ore di tempo, furono calati appena due canotti. Quest'inutile impresa venne abbandonata quando i passeggeri iniziarono a interessarsi di quanto stava accadendo. I sostituiti furono portati a bordo della nave da un rimorchiatore alle 10 di sera. Altri 53 uomini, per lo più marinai, approfittarono della presenza del rimorchiatore per abbandonare l'*Olympic,* poiché non si fidavano della squadra improvvisata di fochisti, non iscritti al sindacato.

Il capitano Haddock ordinò formalmente ai ribelli di tornare al lavoro. Gli sforzi di mediazione di Lewis, presidente del sindacato dei marinai, si rivelarono inutili. Quando gli uomini rifiutarono di prendere servizio Haddock, umiliato e furioso, chiese aiuto a W.E. Goodenough, capitano dell'incrociatore di sua maestà *Cochrane.* Persino la potenza della Royal Navy e la minaccia di un'accusa formale di ammutinamento non riuscirono a convincere gli scioperanti. In ogni caso non ci furono scene di violenza, l'equipaggio fu molto composto e fermo nel rifiutarsi di eseguire gli ordini dei due capitani.

Quando il rimorchiatore raggiunse Southampton i 53 scioperanti furono accusati di ammutinamento dalla polizia e furono condotti dinanzi ai tribunali locali che i rinviarono a giudizio per il 30 di quello stesso mese. Il viaggio *dell'Olympic* fu annullato e i passeggeri furono rimborsati. Il 5 maggio i magistrati dichiararono gli scioperanti colpevoli di ammutinamento, ma li prosciolsero da tutte le ulteriori accuse, dimostrando un raro buonsenso. La difesa aveva obiettato efficacemente che scegliere un equipaggio di crumiri equivaleva a rendere una nave non idonea alla navigazione. Ma il vero motivo alla base di questa saggia decisione era senza dubbio il timore della pubblica opinione. *L'Olympic* salpò soltanto 10 giorni più tardi e in quel momento aveva un numero di scialuppe di salvataggio sufficienti per tutti oltre a un equipaggio di professionisti; entrambe le cose avevano avuto l'approvazione dei sindacati.

Una persona che seppe manipolare l'opinione pubblica anche meglio

della White Star fu Horatio Bottomley (1860-1933), giornalista, finanziere, politico, ciarlatano e classico esempio di uomo "che si è fatto da sé". Seguendo l'innato istinto, tipico delle persone come lui, nel saper intuire i timori e i pregiudizi "dell'uomo della strada", Bottomley aveva ripetutamente assillato il parlamento sul tema delle disposizioni relative alle scialuppe di salvataggio: fin dal novembre 1910 aveva fatto notare che *l'Olympic* ne aveva soltanto quattordici, oltre ai quattro canotti e alle due scialuppe di emergenza. Venne messo a tacere, come spesso accadeva nei ministeri britannici, con una risposta inconsistente secondo cui le scialuppe della nave superavano il minimo richiesto. Bottomley diede ancor più spazio alla sua protesta sul «John Bull», il settimanale popolare (e populista) che aveva fondato con un successo spettacolare nel 1906. Nel febbraio 1911 egli ricomparve alla Camera dei Comuni chiedendo delucidazioni sull'anno in cui era stata fatta l'ultima legge sulle scialuppe di salvataggio. La risposta, cioè nel 1894, era del tutto superflua, dato che Bottomley la conosceva già. Ma il presidente del Ministero per il Commercio lo rassicurò dicendo che il problema del numero delle scialuppe di salvataggio era stato sottoposto a una commissione del suo dipartimento. La commissione comprendeva, in qualità di consigliere e membro, anche Alexander Carlisle, che era andato in pensione dalla Harland & Wolff ma era ancora direttore della società Wilin, produttrice di gru. La commissione si riunì un paio di volte senza giungere a nessuna conclusione.

Bottomley ripropose la questione già il 16 aprile 1912 cercando di stabilire con esattezza la capienza delle scialuppe di salvataggio del *Titanic* e quindi quale fosse la percentuale di equipaggio e passeggeri che vi avrebbero potuto prendere posto. La sua fu una delle tante interrogazioni alla Camera dei Comuni. Per preparare una risposta esauriente, i funzionari del Ministero per il Commercio raccolsero informazioni da una grande quantità di fonti, realizzando così i dossier da cui si sono tratte molte informazioni sulla sciagura.

Da questo abbondante materiale si deduce tra le righe anche l'esistenza di una celata disputa diplomatica tra Londra e Washington riguardo all'opportunità dell'inchiesta del senato americano iniziata il giorno dopo che il *Carpathia* aveva raggiunto New York con i superstiti. Da Londra si sottolineava che il *Titanic* era una nave britannica a tutti gli effetti: era registrato in Gran Bretagna con capitano ed equipaggio britannici,

posseduto da una compagnia registrata in Gran Bretagna e disperso in acque internazionali; quindi la giurisdizione americana non avrebbe dovuto interferire. In realtà il *Titanic* apparteneva a una società americana, obiettava la parte americana. Era diretta a New York e i passeggeri di prima classe erano perlopiù statunitensi, e oltre tutto vi erano anche personaggi di spicco; la stragrande maggioranza dei passeggeri di terza classe era diretta proprio in America. Quindi il senato americano non aveva dubbi sulla legittimità della propria competenza giuridica, adducendo che si trattava di fatti che in qualche modo riguardavano la nazione.

I messaggi di C.W. Bennett, console generale di sua maestà a New York, meritano un attento studio.

Già il 19 aprile scriveva a sir Edward Grey, ministro degli Affari Esteri:

> «In questo triste periodo, e specialmente durante i primi due giorni, un grande dolore è stato causato al pubblico da un uso improprio del telegrafo da parte di dilettanti non autorizzati [...] che con strumenti imperfetti hanno intercettato parte dei messaggi, collegandoli tra loro e trasmettendo così notizie ben lontane dalla verità. In un caso, comunque, ci sono ben pochi dubbi sulla non autenticità di un messaggio, quello che pretendeva di giungere dal signor Phillips, il telegrafista del *Titanic,* ed era diretto a sua madre, che diceva che tutto andava bene e la nave procedeva verso Halifax.
>
> Un messaggio del genere non fu mai inviato dal *Titanic.* Il comportamento della stampa americana è stato semplicemente isterico riguardo al disastro e ha pubblicato le informazioni più inesatte e incredibili senza prendersi il disturbo di verificarle. Il bersaglio particolare era Bruce Ismay la cui condotta è stata molto ingiustamente criticata [...] non si può fare a meno di simpatizzare con 0 signor Ismay per il modo rude in cui è stato trattato [tanto dal senato quanto dalla stampa]»[18] .

Il console generale redasse quotidianamente rapporti lunghi e dettagliati sulle udienze, allegando enormi ritagli del «New York Sun» che sembrava aver fornito i servizi più ampi. Bennett fu molto astuto. Già il 16 aprile, tra tutte le voci contraddittorie, riferiva con precisione che vi erano stati 1.600

morti. Suggerì che l'inchiesta (obbligatoria) del Ministero per il Commercio si svolgesse a Londra, non «per evitare del lavoro» al consolato ma perché non sarebbe stato possibile trattenere i testimoni a New York per due settimane o anche più: evidentemente sapeva ben poco delle intenzioni del senatore Smith in merito ai mandati di comparizione. Il 17 aprile Bennett stava già attirando l'attenzione sulla necessità di rivedere la normativa, da tempo trascurata, sulle scialuppe di salvataggio. Anche il console generale aveva delle "antenne" politiche.

L'addetto navale all'ambasciata a Washington, il capitano C.H. Sowerby, della Royal Navy, ebbe l'ordine di seguire l'inchiesta americana: ben presto concluse che il fine di tale procedimento non era prevenire il ripetersi di un simile disastro ma «incriminare subito qualcuno».

Nel frattempo il Ministero per il Commercio si rivolse, tramite sir Edward Grey, all'ambasciatore inglese a Washington, James Bryce, cui era stata anche attribuita una medaglia al merito; era stato parlamentare e segretario per l'Irlanda:

«Il ministero gradirebbe conoscere i particolari dell'inchiesta del senato relativa alla perdita del *Titanic* che era una nave registrata in Gran Bretagna. Il senato ha la facoltà di condurre indagini secondo le leggi esistenti o è stata approvata una nuova legge che gli conferisce i poteri necessari? E' possibile che cittadini britannici vengano trattenuti negli Stati Uniti al fine dell'inchiesta?».

Bryce aveva una sufficiente sensibilità politica da intuire che sarebbe stato un atto sconsiderato se Londra avesse pubblicamente "puntato i piedi" sulla legittimità dell'inchiesta. «Alla luce dell'opinione pubblica il fatto che i superstiti si siano offerti *[sic]* di testimoniare è stata la decisione migliore», disse al Ministero degli Esteri il 22 aprile, ma in privato l'ambasciatore condivideva l'atteggiamento sprezzante delle autorità britanniche: «Conducono l'inchiesta in modo così incompetente che ben presto ne trarranno solo discredito e l'interesse pubblico potrebbe ridursi» fece notare il giorno 23. Il senato aveva però approvato la propria risoluzione già il 17 aprile, nominando una speciale sottocommissione del Ministero per il Commercio con pieni poteri nelle indagini, per determinare le responsabilità e dare direttive per prevenire il ripetersi di simili incidenti; lo scopo era anche fornire le indicazioni per eventuali misure internazionali, per nuovi provvedimenti in materia di sicurezza e restrizioni sul numero di persone trasportate nonché sui sistemi di

controllo delle navi.

Nel frattempo un certo J.W. Jones da Liverpool scrisse al Ministro degli Esteri per dare un'idea di quale fosse l'opinione pubblica della sua città:

> «In città si dice che questa sera J. Bruce Ismay si sia suicidato a New York sparandosi. Se è vero non c'è dubbio che la sua mente è stata sconvolta dall'incredibile stress degli scorsi giorni [...] che è stato sicuramente acuito dalla brutale inchiesta della commissione del senato americano. A Liverpool ci sentiamo molto indignati per il fatto che un cittadino e gentiluomo britannico sia stato sottoposto a un tale trattamento, così poco dignitoso, e vi prego molto umilmente di rappresentarlo presso il governo americano».

Il 24 aprile Bryce riferì di aver parlato dell'inchiesta con il presidente Taft, addolorato per la perdita del maggiore Archie Butt, uno delle vittime della sciagura. Taft aveva inviato i suoi incrociatori *Chester* e *Salem* per scortare il *Carpathia* a New York, vietando alla stampa l'accesso alle navi da guerra; pensava che il senatore Smith avrebbe continuato con l'indagine fino a quando avrebbe raccolto i frutti di quella pubblicità personale. Bryce concordava con il presidente in merito al senatore Smith, poiché anche lui lo riteneva semplicemente una persona a caccia di pubblicità. Ma, come vedremo, in questo senso lo sottovalutavano.

Anche nei dossier dei Ministeri degli Esteri e per il Commercio ci sono dettagli di ricerche fatte all'estero per individuare la "nave del mistero" vista più volte durante quella notte fatale. Si cercò l'imbarcazione dal fumaiolo nero con una striscia bianca e che si fregiava di uno strano simbolo nei vari porti di Terranova e delle coste orientali americane e canadesi, in Scandinavia, in Germania, nei Paesi Bassi, in Belgio, in Francia, in Italia e in Russia. Il dossier non parla di ricerche simili svolte in Gran Bretagna, dove probabilmente avrebbero trovato quello che cercavano. Per esempio, non vennero fatte ricerche sul *Saturnia* e l'inchiesta non diede nessun risultato.

Non si poteva dire lo stesso della ricerca di Smith le cui intenzioni di mettere in imbarazzo il governo inglese erano già chiare e palesi. Dal punto di vista britannico Smith era una mina vagante, che non veniva trattenuto da restrizioni di nessun tipo ed era pronto a rivelare sia alla Casa Bianca sia a Westminster fatti compromettenti. Il paese che aveva prodotto

un uomo che si faceva tanta pubblicità da solo come Bottomley non poteva attaccare il senatore Smith per la sua avida ricerca di pubblicità, la ragion d'essere di quest'uomo politico democratico che, senza dubbio, trasse dall'occasione i vantaggi maggiori.

Capitolo Ottavo
L'UDIENZA DEL SENATO

L'inchiesta americana relativa al *Titanic* era effettivamente uno show in cui la scena fu dominata da un unico personaggio: il senatore William Alden Smith, repubblicano dello stato del Michigan e membro del Comitato per il Commercio del Senato. Mercoledì 17 aprile 1912 propose su due piedi la nomina di una sottocommissione speciale per condurre le indagini. Quel mattino la portata del disastro era ormai chiara anche se ancora mancavano i dettagli: la risoluzione, la numero 283 del sessantaduesimo congresso, seconda sessione, venne approvata all'unanimità. Il proponente ne fu poi nominato presidente; altri sei senatori furono scelti quali membri della commissione, tre democratici e tre repubblicani. Come vicepresidente venne scelto Francis G. Newlands del Nevada. Nessuno dei senatori aveva conoscenze approfondite in merito a questioni marittime, tuttavia Smith si avvalse della consulenza di George Uhler, ispettore e supervisore generale del Servizio di ispezione delle motonavi, che faceva parte del Dipartimento del Commercio e del Lavoro.

Deciso a non perdere tempo, Smith agì con notevole rapidità. Consultò il procuratore generale degli Stati Uniti quasi subito dopo la votazione, per assicurarsi di avere la facoltà di impedire il rientro in patria dei testimoni britannici, poi si rivolse direttamente al presidente Taft. Il pomeriggio del 18 aprile si precipitò alla Union Station per prendere il treno per New York.

In patria e in Gran Bretagna i metodi con cui Smith condusse le udienze furono molto criticati, sia nel corso del procedimento, sia in seguito. Si è già sottolineato il feroce accanimento di molti giornali americani, perlopiù ostili al senatore. L'atteggiamento britannico, invece, era contrassegnato da un sentimento di ripicca, snobismo e xenofobia. Si considerava Smith un rozzo politico americano in cerca di successo, intenzionato a indagare sulla perdita in alto mare di una nave registrata nel Regno Unito, che tratteneva testimoni britannici prima che il Regno Unito avesse il tempo di

organizzare una "vera e propria" inchiesta. Si è già descritta la reazione di aristocratico sarcasmo delle autorità britanniche, incapaci di abituarsi all'atteggiamento aperto degli americani e alla loro tendenza ad affrontare le questioni di petto. Tuttavia l'urgenza e la portata dell'inchiesta, sebbene fosse condotta in modo non sistematico, ora con pedanteria ora con accanimento inflessibile, rifletteva l'enormità della sciagura e il pressante desiderio del pubblico di sapere quali terribili errori fossero stati commessi.

Non influenzò il tono della successiva inchiesta britannica, la cui atmosfera fu assai diversa, ma perlomeno permise di affrontare alcuni argomenti, che altrimenti sarebbero stati messi da parte: la stampa britannica riportò con durezza lo svolgimento delle udienze al senato americano. L'indagine britannica senza dubbio seguì la direzione di quella americana su alcuni punti, come il giudizio di condanna del capitano Lord e il miglioramento della sicurezza in mare. La differenza fondamentale tra le due inchieste era nella motivazione: gli americani cercavano un colpevole per quel disastro mentre gli inglesi volevano stabilire i fatti per evitare che si ripetessero. L'inchiesta americana venne condotta da politici, quella britannica da avvocati e consulenti tecnici, sebbene dominati dai principali funzionari della Corona il cui vero compito, come rappresentanti politici, era quello di alleggerire le responsabilità del governo di Sua Maestà.

Divenuto senatore nel 1906, Smith aveva già portato a termine un intero mandato di sei anni, dopo essere stato per undici anni membro della Camera dei Rappresentanti per il distretto del Michigan. Era nato nel 1859 a Dowagiac, una cittadina dell'entroterra sulla costa sud-orientale del lago Michigan. La sua carriera era quella del tipico americano. Intelligente, di estrazione modesta, dovette contribuire all'economia familiare lavorando dopo la scuola, ma frequentò a Grand Rapids, nel Michigan, il college e la facoltà di legge per diventare avvocato. Egli aveva uno stile politico demagogico e populista e si presentava come 'uomo del popolo, che non era stato corrotto dai grandi centri di potere economico e politico. Era repubblicano ma si dichiarava indipendente e rifiutò di prendere posizione quando si verificò il grande scisma del 1912 tra Taft e l'ex presidente Theodore Roosevelt. Ma era in apparente sintonia con entrambi sul grande tema dell'epoca: la lotta allo strapotere dei trust, in particolare a quello di Morgan, che più si era sviluppato. Indubbiamente la speranza di Smith era

quella di poter dimostrare la negligenza della White Star, nominalmente britannica e guidata dall'"inglesissimo" Ismay, in modo che le vittime comuni del disastro potessero presentare ai tribunali americani richieste per il risarcimento dei danni. Si presentava come il tribuno del popolo e senza dubbio lavorava duramente per questo; tuttavia il suo desiderio di gettare la colpa interamente sugli inglesi, come gli conveniva fare, lo portò a sottovalutare il ruolo dell'americano J.P. Morgan, che deteneva il monopolio e promuoveva una concorrenza intensa e sleale sulle rotte dell'Atlantico settentrionale, nonché finanziava navi non sicure. Forse questo dipese dal fatto che Morgan contribuì a finanziare Smith, come fece con molti altri politici americani, tra cui Taft e Theodore Roosevelt. Poteva permetterselo e tale generosità senza dubbio lo portò a credere di potersi ritrovare sempre tra i vincenti.

Arrivando a New York mentre il *Carpathia* stava attraccando al molo 54 la sera del 18 aprile, il senatore con un taxi si recò direttamente dalla stazione alla nave; venne condotto nella cabina del dottore dove Ismay, esausto, stava già facendo una relazione al suo vicepresidente americano Philip A.S. Franklin, arrivato dieci minuti prima. Dopo appena mezz'ora Smith sbarcò e riferì ai giornalisti, forse con una punta d'arguzia, che non prevedeva ostacoli all'inchiesta da parte delle autorità britanniche o dei rappresentanti della compagnia di navigazione. Poi si diresse al Waldorf Astoria dove, il giorno dopo, si sarebbe aperta l'inchiesta.

L'East Room, la grande sala dell'hotel riccamente decorata, traboccava di gente. Solitamente utilizzata per banchetti e conferenze, la sala conteneva alcuni tavoli, molto lunghi. La sottocommissione occupava un lato del tavolo centrale dove Smith era seduto in mezzo e a turno i testimoni occupavano l'estremità alla sua sinistra. A sinistra del testimone c'era la stenografa. I giornalisti stavano in piedi ai bordi della sala e avevano a malapena il posto per scribacchiare i loro appunti. Ufficiali, avvocati e testimoni occupavano gli altri tavoli oppure sedevano in file serrate, su delle minuscole sedie. Venne permesso ai fotografi di scattare foto dei testimoni al tavolo principale. Venne esposto anche uno schema del *Titanic.*

In base alla risoluzione 283, il compito della sottocommissione era determinare la responsabilità del disastro «tenendo presente la legislazione necessaria per prevenire [...] il ripetersi degli eventi». In particolare i senatori dovevano esaminare il «numero delle scialuppe o dei canotti di

salvataggio nonché degli altri dispositivi salvavita e l'equipaggiamento per la protezione di passeggeri ed equipaggio; stabilire il numero di persone a bordo [...] e se furono effettuate adeguate ispezioni [...] esaminare inoltre la possibilità di stipulare accordi internazionali per proteggere il traffico marittimo e presentare suggerimenti al potere legislativo». In altre parole il senatore Smith aveva carta bianca per esaminare ogni aspetto del disastro, sostenuto dalla facoltà giuridica di citare in giudizio chiunque fosse riuscito a scovare.

Il testimone numero uno fu J. Bruce Ismay, 49 anni, a cui venne concesso di fare una breve dichiarazione prima dell'interrogatorio che sarebbe stato svolto dal senatore Smith. Pallido e stanco, Ismay espresse dolore per la perdita di tutte quelle vite umane e disse che accettava di buon grado l'inchiesta poiché egli non aveva «nulla da nascondere». La nave di linea perduta era «l'espressione delle più recenti innovazioni tecnologiche navali»: non si era badato a spese per costruirla. La sua prima comparsa all'inchiesta fu alquanto breve. Indicò la velocità della nave in numero di giri dei motori: settanta da Cherbourg a Queenstown, settantadue il secondo giorno, settantacinque il terzo, velocità che non venne mai superata. La velocità massima "ufficiale" dei motori era di settantotto giri, ma probabilmente avrebbero potuto raggiungerne ottanta. La fila isolata delle cinque caldaie più a poppa non venne mai attivata: «era nostra *(sic)* intenzione, se ci fosse stato bel tempo lunedì pomeriggio o martedì, portare la nave alla sua massima velocità».

Ismay disse di essere l'unico rappresentante della White Star a bordo. La Harland & Wolff era rappresentata da Thomas Andrews, deceduto nella sciagura. Ismay insisteva sul fatto che non aveva «mai» avuto occasione di consultarsi con il capitano sulla conduzione della nave o viceversa. Tuttavia, prima della partenza da Queenstown, aveva dato direttive in modo che la nave non arrivasse all'entrata del porto di New York prima delle 5 del mattino di mercoledì 17 aprile. Per mettere a tacere l'accusa secondo cui la nave avrebbe tentato di battere il primato per la traversata transatlantica (il Nastro Azzurro era comunque oltre le sue possibilità) Ismay disse: «Dato che il *Titanic* era una nave nuova, noi *[sic]* la stavamo portando al meglio». Aveva percorso la rotta meridionale diretta a ovest.

Interrogato sulla questione spinosa di come avesse fatto a mettersi in salvo su una scialuppa quando così tanti passeggeri, tra cui donne e bambini, erano rimasti a bordo, Ismay disse che nel momento in cui era

salito sulla scialuppa non c'erano né donne né bambini nelle vicinanze così «mentre la scialuppa veniva calata, io vi salii». Una volta in acqua «vedemmo una luce lontana che tentammo di raggiungere, pensando che si trattasse di una nave». Egli indossava il pigiama, le ciabatte, la giacca e l'impermeabile.

Ismay disse di non aver visto la nave nel momento in cui colava a picco poiché mentre "spingeva sui remi" stava dandole le spalle. Il comitato, composto da persone abituate a vivere sulla terraferma, non trovò affatto strana la sua dichiarazione: però, se effettivamente dava le spalle alla nave, remando avrebbe dovuto *tirare* il remo e non spingerlo; tuttavia, poteva anche aver ragione, visto che i remi delle scialuppe di salvataggio sono generalmente utilizzati da due persone, sedute una di fronte all'altra. Disse di essersi voltato indietro e aver visto le sue luci verdi, ma di non aver voluto osservarla mentre si inabissava. Disse anche che «la nave ci sarebbe ancora oggi» se la collisione fosse stata frontale.

La prima testimonianza di Ismay fu senza dubbio molto penosa, ma il peggio doveva ancora venire. Mentre l'irregolare inchiesta procedeva, egli fu uno dei numerosi testimoni che furono risentiti per chiarire, o in alcuni casi rendere ancora più oscura, la propria testimonianza precedente.

Dopo aver iniziato con un ovvio candidato alla carica di capro espiatorio, chiamò come secondo testimone l'uomo che già era divenuto un eroe nella tragedia: il capitano Arthur Henry Rostron, comandante del *Carpathia* fin dal 18 gennaio 1912, ansioso di riprendere il viaggio interrotto in direzione del Mediterraneo. Imponente nel suo cappello bianco con nastri dorati, la rendigote e due medaglie, il capitano Rostron ripeté, facendo riferimento al registro di bordo, gli ordini dati dal momento in cui aveva ricevuto il segnale di allarme dal *Titanic* e descriveva come i superstiti erano stati portati a bordo della nave. In acqua aveva visto un solo cadavere, quello di un membro dell'equipaggio, ma ne aveva raccolti altri tre da una scialuppa di salvataggio.

Rostron disse di conoscere da quindici anni il capitano Smith anche se lo aveva incontrato soltanto tre volte. Pensava che il collega avesse scelto una rotta sicura e saggia (non fece però commenti in merito alla velocità). Quando venne interrogato sullo scarso numero di scialuppe di salvataggio sulle navi di linea, Rostron rispose: «Le navi moderne sono costruite per essere praticamente inaffondabili e ogni nave dovrebbe essere essa stessa una scialuppa di salvataggio. Le scialuppe sono un semplice elemento

secondario». Aveva fatto calare le scialuppe del *Titanic* all'entrata nel porto di New York, perché fossero scaricate rapidamente; chiese telegraficamente che ci fosse un rimorchiatore pronto a portarle via poiché sarebbe stato difficile attraccare con l'impaccio di tutte quelle barche.

Rostron aveva dato ordine che non fossero inviati messaggi senza la sua autorizzazione. La priorità venne data all'elenco dei nomi dei passeggeri. Gli elenchi dei passeggeri di prima e seconda classe vennero trasmessi tramite *l'Olympic* e quando il contatto venne perso (il suo telegrafo aveva una portata di appena 300 chilometri) i nomi dei passeggeri di terza classe vennero trasmessi tramite l'incrociatore americano *Chester.* L'elenco dei membri dell'equipaggio superstiti venne inviato per ultimo. I messaggi personali dei sopravvissuti venivano inviati in ordine di consegna e trasmessi quando possibile. Permise poi la trasmissione di un messaggio alla propria compagnia, la Cunard, uno alla White Star e uno all'Associated Press, limitandosi in ogni caso a una esposizione essenziale dei fatti. Rostron aggiunse che il suo operatore radio non avrebbe intercettato la richiesta di aiuto se fosse stata trasmessa anche solo dieci minuti più tardi, poiché stava per andare a dormire. Il senatore Smith sapeva di parlare a nome di presenti e assenti quando disse: «Il suo comportamento merita le più alte lodi». Il capitano Rostron fu autorizzato a tornare alla propria nave, che prese il largo alle 16 di quello stesso giorno e l'udienza venne aggiornata per il pranzo.

Nel pomeriggio Guglielmo Marconi (1874-1937), figlio di un marchese italiano e di una signora irlandese, fece la sua prima breve comparsa. Raccontò di aver fatto nel 1897 i primi tentativi coronati da successo nella trasmissione telegrafica dalle navi. La sua invenzione aveva salvato varie vite nel gennaio 1909, quando la *Republic,* nave di linea della White Star, era stata gravemente danneggiata nella collisione con la nave italiana *Florida,* nella nebbia vicino alla nave faro *Nantucket.* Il *Baltic,* che li soccorse, udì il "CQD" e salvò quasi tutti i passeggeri delle due navi che in totale erano più di 1500 (tra gli eroi c'era Jack Binns, operatore telegrafico del *Republic* che vendette la sua storia e in seguito si dedicò al giornalismo). Marconi restò a disposizione per ulteriori domande.

Fu chiamato quindi a testimoniare il secondo ufficiale Lightoller, trentottenne ufficiale di grado superiore sul *Titanic,* che si era salvato. Lightoller, che aveva ottenuto un brevetto supplementare di capitano, era un fanfarone ed esperto uomo di mare, con un'avventurosa carriera dietro e

davanti di sé. Navigava dall'età di tredici anni, aveva viaggiato in tutto il mondo, tentato la fortuna con le miniere d'oro nello Yukon; era sopravvissuto a ben cinque naufragi e a un incendio a bordo di una nave. Nonostante gli sforzi dimostrati durante la sciagura e sebbene avesse testimoniato a favore della sua compagnia di navigazione a entrambe le inchieste, non gli venne mai affidato il comando di una nave mercantile, nemmeno dopo essersi distinto in servizio durante la Prima Guerra Mondiale come membro della riserva della Royal Navy: aveva speronato e fatto affondare un sottomarino nemico. Il fatto di essersi ritirato prima della Seconda Guerra Mondiale non gli impedì comunque di portare una motonave a Dunkerque nel giugno 1940, all'età di sessantasette anni, per collaborare all'evacuazione dell'esercito britannico.

Le modalità con cui procedeva l'inchiesta americana erano già state stabilite quando pronunciò il suo giuramento. Il senatore Smith lo stava interrogando quasi su tutte le possibili questioni, spesso scendendo nei particolari, spesso tornando su punti già esaminati. Il primo argomento trattato con Lightoller, che aveva già lavorato sull'*Oceanic,* furono le prove in mare del *Titanic.* In totale erano durate circa sette ore; William Murdoch era ancora capo ufficiale (e Lightoller primo ufficiale) quando la nave arrivò a Southampton, anche durante l'ispezione finale eseguita dal rappresentante del Ministero per il Commercio, il capitano Clarke. Lightoller la definì come «una seccatura» poiché l'ispettore era stato «molto severo».

La raffica di domande di Smith toccò brevemente, a volo di farfalla, argomenti non collegati tra loro il che rese difficile per i giornalisti dell'epoca fare una relazione coerente dei fatti. Non c'era stato tempo per preparare una strategia dell'inchiesta, per non parlare di una tattica da adottare per i singoli testimoni o le varie aree dell'inchiesta. Chi legga gli atti di tali interrogatori ha l'impressione di trovarsi dinanzi a un inquisitore onnivoro, insaziabile e privo di capacità di discernimento nella ricerca di informazioni che immagazzinava casualmente. Smith sembrava agire secondo un programma soltanto occasionalmente: non era una tattica vera e propria, quanto un isolare e focalizzare alcuni punti. Tra questi vi era il sospetto che il suo omonimo ed altri ufficiali avessero bevuto in servizio oppure fossero colpevoli di negligenza in qualche altro modo e che le autorità britanniche fossero state poco severe in materia di sicurezza.

Lightoller stimava, poco realisticamente, di essere rimasto in acqua con

il proprio giubbotto di salvataggio tra i trenta e i sessanta minuti; disse che quando terminò alle 22.00 il suo turno di guardia, la temperatura doveva essere di circa 0°C (un valore a cui l'acciaio dello scafo della nave era più fragile); come si è visto, Lightoller spiegò di aver abbandonato la nave che affondava all'ultimo minuto. Il canotto B era stato sollevato dal tetto del quartiere ufficiali e capovolto dalla violenza dell'acqua che stava invadendo ogni spazio rimasto della nave. Il fumaiolo anteriore cadde proprio in quel momento «a circa dieci centimetri» dalla scialuppa; Lightoller andò sott'acqua con il colonnello Gracie, Harold Bride, il signor Thayer e altri. Lui e Gracie furono salvati da un getto d'aria che era fuoriuscito da un ventilatore quando l'acqua aveva invaso lo scafo della nave; vennero così risospinti in superficie. Alla fine circa trenta persone risalirono sul canotto rovesciato e tra questi vi era Jack Phillips, superiore di Bride che in seguito era morto. «Era piena di persone in piedi da poppa a prua quando fece giorno», disse. Vide delle persone nell'acqua dopo che la nave si era inabissata ma erano a circa mezzo miglio di distanza (il che sembra un'esagerazione).

Lightoller disse inoltre che pensava che le scialuppe potessero sopportare al massimo un carico di venticinque persone una volta sospese alle gru. Decise di rischiare e superare quel numero, dato che le imbarcazioni erano nuove; l'inchiesta americana non scoprì che le scialuppe potevano essere calate piene, fatto ignorato anche da Lightoller. La sua testimonianza d'apertura occupò gran parte del pomeriggio. Dopo una pausa l'inchiesta continuò per tutta la sera con la testimonianza di Harold Thomas Cottam, il ventunenne telegrafista del *Carpathia* che era stato sostituito da un collega per partecipare all'inchiesta.

Cottam disse di essere pagato 4 sterline e 10 scellini al mese più vitto e alloggio e che le sue apparecchiature sulla nave della Cunard raggiungevano la portata di 400 chilometri. Stava per andarsene a letto ma aveva ancora le cuffie, poiché attendeva che il *Parisian* confermasse di aver ricevuto un suo messaggio e così aveva sentito il "CQD" della nave colpita. L'ultimo messaggio intercettato era: «La nostra sala macchine si sta allagando fino alle caldaie». Da quel momento in poi era rimasto di servizio ininterrottamente e mercoledì notte Bride era stato portato nella sua postazione per aiutarlo fino all'arrivo a New York.

Ancora senza una specifica linea di condotta, Smith chiamò poi Alfred Crawford, steward di cabina sul ponte B (prima classe), quarantunenne, di

Southampton, messosi in salvo sulla scialuppa otto. Questa testimonianza fece conoscere alla stampa un'altra coppia di eroi: gli anziani coniugi Isidor e Ida Straus, che avevano scelto di morire insieme.

Lo stesso capitano Smith era rimasto nelle vicinanze mentre il primo ufficiale Murdoch controllava l'operazione di carico della numero otto e ordinò personalmente a Crawford di aiutarlo a remare: «[Smith] ci disse di dirigerci verso una luce che aveva visto, lasciare le signore e poi tornare alla nave. Era la luce di un vascello lontano. Remammo, remammo senza riuscire a raggiungerlo». Sulla scialuppa si trovavano circa trentacinque persone che seguivano le istruzioni date da un marinaio, mentre al timone c'era una donna. Crawford disse che non c'erano passeggeri uomini; non notò nessun effetto di risucchio quando la nave affondò. Si stavano ancora dirigendo verso la luce quando avvistarono il *Carpathia* e cambiarono direzione. Crawford fu il secondo, dopo Ismay, dei sedici testimoni sentiti dal senato a menzionare quella che divenne nota come "nave del mistero". Supponendo che la nave avvistata dal *Californian* non fosse il *Titanic* e viceversa, c'erano vari candidati: il *Saturnia* e il *Mount Tempie* che si erano fermati attorniati dal ghiaccio vicino alla posizione riferita da Boxhall e più di un vascello che era stato avvistato sia dal *Titanic* sia dal *Californian.*

Il primo giorno dell'inchiesta terminò verso le 22.30 lasciando alla stampa pagine e pagine di notizie sensazionali da pubblicare nell'edizione del giorno dopo. Charles Burlingham, legale americano della White Star, chiese che la maggior parte dell'equipaggio superstite potesse tornare a casa, ma Smith era riluttante a lasciar andare chiunque.

Smith e il senatore Newlands, suo vice, furono supportati da altri cinque membri della sottocommissione soltanto il terzo giorno quando l'inchiesta venne trasferita a Washington.

Il secondo giorno iniziò con il secondo interrogatorio di Cottam. Rispondendo a una delle varie ed eterogenee domande sottopostegli da Smith, egli negò di aver mai mandato un messaggio in cui diceva che il *Titanic* si stava dirigendo a Halifax. Cottam valutò di essere riuscito a dormire circa una decina d'ore in tutto, tra il momento in cui aveva captato il "CQD" e quello in cui aveva raggiunto New York, circa quattro giorni più tardi.

Venne poi sentito Harold Bride, ventiduenne londinese, che da nove mesi lavorava per la Marconi. La sua paga mensile come secondo

operatore sul *Titanic* era di 4 sterline più vitto e alloggio; egli doveva lavorare per turni di sei ore alternandosi con il collega Phillips. Bride disse che avevano inviato 250 telegrammi tra la partenza da Southampton e il momento della collisione, tra questi alcuni inviati da Ismay ai suoi uffici di Liverpool e Southampton, ma Bride non ebbe contatti con lui. Quando il senatore Smith gli chiese se ci fossero stati messaggi per il capitano Smith da parte dei datori di lavoro in merito a spostamenti, direzione o velocità della nave, Bride rispose negativamente. Tuttavia lui stesso aveva consegnato al capitano un messaggio che segnalava la presenza di ghiacci e che era stato inviato dal *Californian* verso le 17 di domenica 14.

Durante la collisione dormiva, si era svegliato poco prima di mezzanotte quando aveva dovuto dare il cambio a Phillips. Mentre gli operatori stavano cambiandosi di posto, il capitano apparve e ordinò di lanciare la richiesta di aiuto. Se ne occupò Phillips, che rimase in servizio; il *Frankfurt* fu il primo a rispondere, seguito dal *Carpathia* e *dall'Olympic,* che però si trovava troppo lontana. Il segnale della nave tedesca era molto forte, quindi doveva essere abbastanza vicina (in realtà era a circa 200 miglia di distanza: il telegrafo funzionava meglio di notte); Phillips si arrabbiò moltissimo con il collega tedesco perché questi sembrava non capire che cosa fosse un'emergenza, alla fine gli diede dello "sciocco" e gli disse di mettersi da parte e lasciare liberi i canali di comunicazione. Seppero allora che il *Carpathia* era più vicino e si stava dirigendo verso di loro. Bride spiegò in seguito che "CQD" era una segnalazione di emergenza internazionale e che quindi era conosciuta anche dai tedeschi. «L'operatore del *Frankfurt* non conosceva affatto il proprio mestiere». Il *Carpathia* invece aveva immediatamente capito cosa stava succedendo.

Bride continuò dicendo che il telegrafo del *Titanic* era in funzione ancora dieci minuti prima che la nave colasse a picco, cinque minuti prima che il capitano entrasse e dicesse ai due operatori di cercare di mettersi in salvo, autorizzandoli ufficialmente a lasciare le proprie postazioni. Salito sul ponte delle scialuppe Bride disse di aver visto un canotto che veniva spinto dal tetto del quartiere ufficiali, con l'intenzione di calarlo in mare. Egli lo afferrò ma il canotto cadde in acqua su un lato e si rovesciò; Bride vi rimase intrappolato sotto, in una tasca d'aria per «trenta-quarantacinque minuti»: in realtà è probabile che non ci sia rimasto molto, ma un minuto deve sembrare un'eternità in circostanze così disperate. Egli riuscì a liberarsi e si unì a quelli che ce l'avevano fatta a uscire dall'acqua e adesso

stavano in piedi sul canotto; avevano tentato di salire a bordo a "dozzine". C'era anche il collega Phillips ma morì prima che giungessero i soccorsi, e il suo cadavere venne lasciato in mare.

«L'ultima volta che vidi il capitano, stava cadendo fuoribordo dalla plancia», disse Bride. «Saltò in acqua dalla plancia quando stavamo calando il canotto». Bride disse di non aver notato nessun risucchio anche se a nuoto si era allontanato cento metri dalla nave. L'operatore, che non poteva camminare per via dei piedi feriti e congelati, affrontò la sessione mattutina fornendo una testimonianza spesso confusa.

Nel pomeriggio rese una breve testimonianza Herbert John Pitman, 34 anni, terzo ufficiale, marinaio da sedici anni; poi l'inchiesta si aggiornò. Ormai 34 persone erano state citate in giudizio tra i superstiti dell'equipaggio: i quattro ufficiali, Bride e Cottam nonché altre ventinove persone. Il presidente concluse la seconda giornata con una dichiarazione sulla sua conduzione dell'udienza fino a quel momento.

Enumerando le persone citate a comparire, disse di aver sentito dire che alcuni soggetti britannici, tra cui gli ufficiali del *Titanic* e Ismay, intendevano tornare in patria. Ciò non avrebbe permesso di raccogliere rapidamente informazioni accurate sulla sciagura. Egli era salito a bordo del *Carpathia* dove aveva incontrato Ismay e Franklin, che gli assicurarono la propria disponibilità.

Lightoller fu uno dei primi a essere convocato poiché era responsabile della nave fino a poco prima della sciagura. Bride era stato ascoltato poiché le ferite rendevano difficile la sua partenza da New York e Cottam poiché la sua testimonianza era strettamente collegata a quella del collega telegrafista. Ismay era stato convocato per primo, innanzitutto per la sua importanza nel contesto dell'indagine e per mettere agli atti una sua dichiarazione. Tutti i testimoni dovevano rimanere a disposizione in caso di ulteriore necessità. Erano stati convocati anche vari passeggeri di cui ancora si ignorava il nome. Smith annunciò che la sessione successiva si sarebbe tenuta al Campidoglio di Washington, il 22 aprile.

Le sale per le udienze del Senato erano spaziose ma, quel lunedì, come è facile immaginare, quella in cui si trovava Smith stava per esplodere; ammonì i presenti esortandoli a mantenere un comportamento ordinato. Dopo il trasferimento a Washington, Pitman non era ancora stato richiamato. Smith convocò invece Philip Franklin di New York, 41 anni, vicepresidente statunitense dell'IMM: il suo capitale consisteva in 100

milioni di azioni e 78 milioni di dollari in obbligazioni; l'associazione possedeva l'International Navigation Company di Liverpool, proprietaria dell'Oceanic Steam Navigation Company, che a sua volta possedeva la White Star Line... L'IMM aveva tredici direttori tra cui Ismay (presidente), lord Pirrie, J.P. Morgan Junior e Harold Sanderson (vicepresidente). Franklin era dirigente ma non faceva parte del consiglio di amministrazione, sebbene fosse stato incaricato delle operazioni americane dell'IMM fin dal 1902.

Dopo aver richiesto alcune informazioni dettagliate sulla società, il senatore Smith si immerse nel groviglio di cavi, segnali e messaggi telegrafici. L'ultimo messaggio di routine inviato a Franklin dal *Titanic* risaliva a domenica 14 aprile, quando la nave doveva trovarsi a 550 miglia a sud est di Cape Race che, come sempre, aveva trasmesso il messaggio alla stampa.

Che cosa dire del crudele messaggio inviato il giorno seguente da New York al signor Hughes, West Virginia, che riferiva che il *Titanic* si stava dirigendo a Halifax con tutti i passeggeri e che sarebbe arrivato mercoledì: «tutti salvi - [firmato] White Star Line»? Franklin disse di aver ordinato immediatamente di effettuare delle indagini, ma la fonte non era stata rintracciata. C'erano molti dipendenti presso gli uffici dell'IMM al numero 9 di Broadway e là le uniche informazioni concrete sul *Titanic* erano quelle giunte *dall'Olympic.*

Lo stesso Franklin aveva dato l'allarme all'1.58 della notte, ora di New York, quando un reporter che non si identificò lo chiamò a casa sua a Manhattam per dirgli che il *Virginian* e l'ufficio di Montreal della sua compagnia, la Allan Line, riferivano che il *Titanic* stava affondando. Egli chiamò l'Associated Press, che aveva ricevuto notizie simili, e poi l'ufficio dell'IMM di Montreal chiedendo loro di contattare la Allan Line per avere conferma. Ordinò inoltre di inviare un messaggio *all'Olympic* per chiedere al capitano Haddock la situazione del *Titanic:* «Comunicateci immediatamente la sua posizione».

L'Associated Press riferì con precisione alle 3.05 del mattino, ora di New York, che era stato lanciato un "CQD" alle 22.25 (0.15 ora del *Titanic);* mezz'ora dopo era stato inviato un messaggio che diceva che il *Titanic* stava affondando di prua. Il *Virginian,* il *Battio* e *l'Olympic* si tennero in contatto e si diressero verso la posizione che era stata indicata. Tuttavia il *Virginian* aveva captato l'ultima comunicazione di aiuto,

«confusa e bruscamente interrotta», che venne meno quando non arrivava più corrente al trasmettitore della nave. Il primo messaggio dell'IMM di quella notte fu inviato *all'Olympic* alle 3 del mattino. Essa smise di tentare di mettersi in contatto e riferì il protrarsi di quel silenzio di cattivo auspicio alle 9 del mattino, quando si trovava a 310 miglia di distanza. Quattro ore più tardi Haddock trasmise un messaggio ricevuto dal *Parisian,* che riferiva che il *Carpathia* era giunto sulla scena e aveva trovato le scialuppe.

Alle 14 L'IMM sperava ancora e diceva a Haddock: «Non abbiamo ricevuto nulla dal *Titanic;* circolano voci secondo cui si starebbe dirigendo lentamente a Halifax, tuttavia non siamo in grado di confermarle. Aspettiamo il *Virginian* insieme al *Titanic;* tentate di mettervi in contatto». La stampa ne aveva parlato con Franklin, che non aveva idea dell'origine del messaggio. L'IMM non si era messa in contatto con Marconi, ma chiese con insistenza al *Carpathia* i nomi dei superstiti. Infine, alle 18.16 giunse il messaggio di Haddock che confermava la sciagura e il salvataggio. Un quarto d'ora più tardi L'IMM ricevette un messaggio da Ismay (a "Islefrank New York", indirizzo telegrafico di Franklin): «Indicibile dolore. Procedo con il viaggio. Il *Carpathia* mi dice ricerca senza speranze. Invieremo nomi superstiti quanto prima. Yamsi [ovviamente codice operativo di Ismay]».

Mentre Haddock riprendeva la traversata in direzione di Southampton, inviò un messaggio a Franklin all'1.45 del mattino del 16 aprile: «Per favore smentire voci secondo cui sul *Virginian* ci sono passeggeri del *Titanic;* non ne ha neppure il *Tunisian;* ci sono superstiti soltanto sul *Carpathia;* secondo, terzo, quarto e quinto ufficiale e secondo telegrafista unici ufficiali che sappiamo essersi salvati con certezza». Tutti i tentativi dell'IMM volti a ottenere ulteriori informazioni da Rostron furono inutili.

Franklin non fu in grado di dare dettagli sulle disposizioni di sicurezza applicate sulla nave affondata, dato che la White Star veniva gestita dal Regno Unito, dove i responsabili in materia erano i sovrintendenti marittimi della linea e il Ministero per il Commercio.

Poi il senatore Smith chiese: «A sua conoscenza, la società [IMM o la White Star], qualche ufficiale o direttore, ha degli interessi nella società costruttrice [Harland & Wolff]?».

Franklin rispose: «Non che io sappia». Questa risposta era una prova dell'invisibilità di lord Pirrie, membro del consiglio di amministrazione

dell'una e nientemeno che presidente dell'altra, il cui nome era già stato citato, seguito dal titolo di "direttore dell'IMM". Non c'era nessun motivo per cui Smith dovesse conoscere il ruolo chiave di Pirrie, ma l'apparente ignoranza di Franklin in merito alla posizione di uno dei suoi direttori è quantomeno strana.

Franklin disse che la lista definitiva dei passeggeri era affondata con la nave; era comunque possibile ottenere l'elenco delle prenotazioni per ognuno dei porti toccati dalla nave: in assenza di meglio si fece così, anche se i risultati non furono soddisfacenti.

Franklin dichiarò che la nave perduta superava gli standard di sicurezza definiti dai Lloyd's di Londra. Era costata 1.500.000 sterline e poteva trasportare un numero di passeggeri superiore *all'Olympic.* Il biglietto di prima classe più economico era di 125 dollari in cabina doppia, in seconda classe costava 66 dollari e in terza 40. Rispondendo pazientemente alla raffica di domande di Smith, Franklin disse che Ismay gli aveva chiesto di inviare a New York un ufficiale e quattordici marinai della White Star, su due rimorchiatori per occuparsi delle tredici scialuppe del *Titanic.* Il vicepresidente dell'IMM ricordava quattro messaggi in cui Ismay chiedeva che la partenza del *Cedric* fosse ritardata, affinché i membri dell'equipaggio superstiti potessero tornare a casa con quella nave. Franklin era consapevole di ciò che stampa e pubblico avrebbero pensato se si fosse fatto qualcosa del genere in quel momento, così segnato dalla sconvolgente sciagura; così ignorò la sua richiesta. Egli lasciò che il *Cedric* partisse puntuale il 18 aprile e riservò invece dei posti sul *Lapland.* Venerdì, il giorno dopo l'arrivo del *Carpathia,* lo stesso Ismay aveva ordinato che tutte le navi dell'IMM fossero provviste di un numero di scialuppe di salvataggio sufficiente per tutti i presenti a bordo. Franklin sosteneva che nessuno avrebbe potuto prevedere la sciagura: «La nave avrebbe dovuto essere la propria scialuppa di salvataggio».

Si assumeva inoltre il rischio della propria assicurazione in una percentuale insolitamente alta: infatti era coperta per appena i due terzi del suo costo. Franklin disse: «Arrotondando le cifre essa venne assicurata per 1 milione di sterline, il resto del valore era coperto dall'IMM, secondo il proprio sistema di riassicurazione».

Ritornando indietro ancora una volta, il sospettoso senatore Smith volle sapere perché la società aveva così tanta fretta di riportare in patria i membri dell'equipaggio. Franklin rispose: «Persone che arrivano in

circostanze così anomale, non previste dal regolamento, a volte sono difficili da tenere sotto controllo: sono inseguite da gente a caccia di storie che fanno loro regali, le portano per le strade *[sic]*. Si disperdono e si ficcano in guai senza fine; e non è possibile controllarli come normali marinai o fochisti, provenienti da una nave che ha attraccato sotto il comando di un ufficiale». Dato che in quel momento l'equipaggio non era pagato, non ci sarebbe stato nulla di cui stupirsi se si fosse comportato in quel modo.

«È dovere di ogni proprietario [...] di una nave, in tali circostanze, tenere lontani questi uomini da simili tentazioni, riportarli in patria, dalla loro gente, dove possano ricominciare la propri attività, imbarcandosi su un'altra nave». Era usanza e prassi generalmente accettata, riportare i membri dell'equipaggio di una nave naufragata direttamente a casa, servendosi di un'altra nave se quelle della compagnia non erano disponibili. «Nel momento in cui una nave affonda, cessa lo stipendio dell'equipaggio, ma ovviamente ci occuperemo di loro», disse Franklin, con un'apparente traccia di generosità. «Le clausole di ingaggio si estinguono nel momento in cui la nave affonda».

L'interrogatorio di Franklin continuò dopo pranzo. Egli riteneva a ragione che cinque o sei compartimenti della nave si fossero squarciati in seguito alla collisione e confermò che il *Titanic* era più lento di tre o quattro nodi rispetto alle più veloci navi della Cunard. Poi lesse alcuni passi delle indicazioni della White Star ai comandanti tra cui il seguente:

> «Si ricorda ai comandanti che le navi a vapore sono in gran parte non coperte da assicurazione e che la loro vita, così come quella della compagnia, dipende dall'assenza di incidenti. Nessuna precauzione che serva a garantire *[sic]* una navigazione sicura può essere considerata eccessiva».

Franklin aggiunse: «Non credo che ci sia nessuna compagnia di transatlantici che sostenga una percentuale della propria assicurazione elevata come nel caso delle consociate [dell'IMM]». Purtroppo i documenti non indicano quale fosse il suo atteggiamento o il tono della sua voce nel fare tale dichiarazione: vibrava di orgoglio o di imbarazzo? I fatti parlano da soli: qualsiasi perdita o danno subito da una delle sue navi danneggiava L'IMM e le proprie consociate più di quanto non avvenisse nelle

compagnie concorrenti, poiché il gruppo era esposto in modo straordinario dal punto di vista assicurativo. La sua principale proprietà, la White Star, aveva all'attivo una serie, unica nel suo genere, di perdite e incidenti per cui poteva ringraziare anche il suo commodoro, il capitano Smith.

E' impossibile non giungere alla conclusione che la copertura assicurativa bassa e gli alti rischi fossero correlati. Anche il grosso premio pagato a comandanti e ufficiali di navi che per un anno non avevano incidenti apparentemente non riuscì a modificare sostanzialmente questo record negativo. Dire che una società "sopporta una grossa percentuale della propria assicurazione" può essere un eufemismo per indicare che la compagnia rifiuta o è incapace di pagare per una copertura totale: per il danno fatale *all'Olympic* nella collisione con l'incrociatore *Hawke,* i proprietari non erano affatto coperti.

Per il resto della giornata vennero sentite le testimonianze del quarto ufficiale ventottenne Joseph Groves Boxhall, di Hull, che lavorava per la White Star da quattro anni e mezzo. Descrisse il modo in cui le scialuppe di salvataggio erano state provate prima della partenza da Southampton: due imbarcazioni erano stata riempite di persone, erano state calate, i passeggeri della scialuppa avevano remato intorno al molo e quindi le scialuppe erano state nuovamente issate a bordo. Nella mente di Boxhall era chiaro che le scialuppe non dovevano essere riempite prima di essere sospese alle gru e calate dal ponte; il fatto che potessero essere caricate interamente prima di essere calate in acqua era una questione di opinione. Le scialuppe erano state preparate a Belfast sotto il controllo diretto di Boxhall.

Il quarto ufficiale assicurò ai senatori che tutti gli ufficiali del *Titanic* erano competenti, equilibrati e affidabili. Di se stesso egli affermò: «Sono un uomo moderato». Disse di aver navigato con il capitano Smith precedentemente, e che nessuno gli aveva parlato degli iceberg la notte della sciagura, sebbene il capitano avesse menzionato la possibilità, uno o due giorni prima, di incontrarne nella loro rotta e avesse contrassegnato sulla carta potenziali aree a rischio. Boxhall pensava che l'iceberg che aveva fatto naufragare la nave fosse basso, che non raggiungesse nemmeno il parapetto del ponte a pozzo (appena 9 metri sopra il livello dell'acqua), pensò che la parte emergente dell'iceberg fosse minima ma che fosse invece lungo e quindi più massiccio di ciò che sembrava in realtà. In occasione di entrambe le inchieste ufficiali uno dei maggiori contrasti nelle

testimonianze riguardava proprio l'oggetto che materialmente aveva determinato il destino della nave. Non vi furono due testimoni concordi nel definire le caratteristiche dell'iceberg, le sue dimensioni, la sua forma e addirittura il suo colore. Ciò può soltanto significare che, praticamente, nessuno lo vide; nel momento in cui i più curiosi emersero sul ponte per constatare quale fosse la causa dell'impatto (di cui ben pochi si accorsero), l'iceberg era già scivolato via. I marinai di professione erano la fonte più attendibile, ma anche essi non erano in grado di mettersi d'accordo.

Quando Boxhall riferì che i sacchi postali galleggiavano sul ponte G, il capitano ordinò di preparare le scialuppe di salvataggio. In quel lasso di tempo il giovane ufficiale vide le luci laterali e quelle della testata d'albero di una nave con una rotta convergente a quella del *Titanic*. Avendo ricevuto ordine dal comandante di salire sulla scialuppa di salvataggio di babordo (la numero due) Boxhall la portò remando a 500 metri di distanza; poi si riavvicinò fino a 100 metri per raccogliere altre persone. Così come aveva detto il telegrafista Harold Bride, anch'egli aveva constatato un debole risucchio quando la nave era affondata, sebbene, per precauzione, si fosse allontanato leggermente. Boxhall disse che mentre la sua scialuppa stava per essere calata in mare vi aveva gettato alcuni razzi verdi, che non facevano parte dell'equipaggiamento standard delle scialuppe. Dato che poi li aveva lanciati, il *Carpathia* li aveva avvistati e aveva diretto la propria rotta verso la sua scialuppa, che per questo motivo fu la prima ad essere soccorsa. Fu l'ultimo argomento su cui Boxhall venne interrogato quel giorno, dopodiché venne esentato per motivi di salute.

Il quarto giorno venne nuovamente convocato il terzo ufficiale H.J. Pitman, che era già stato brevemente ascoltato alla fine del secondo giorno a New York. Esordì dichiarando che la White Star non effettuava prove alla massima velocità, per questo motivo non vi era stata una prova completa del *Titanic*. Un'altra precisazione importante della testimonianza di Pitman fu che non c'era abbastanza carbone per sostenere 24 nodi di velocità. Spiegò poi di essere stato svegliato dalla collisione e che il rumore gli era parso quello di «una catena fatta scivolare su di un verricello». Fu il primo dei numerosi testimoni che parlarono della presenza di ghiaccio sul ponte a pozzo anteriore.

Mentre Pitman stava facendo allontanare la scialuppa numero cinque, Ismay gli si avvicinò e gli disse: «Non c'è tempo da perdere». Ismay aiutò a far salire a bordo alcune donne e Murdoch disse a Pitman di salire sulla

scialuppa. Il terzo ufficiale ebbe l'impressione che, mentre si stavano stringendo la mano, Murdoch sapesse che non lo avrebbe più rivisto; invece Pitman capì solo dopo un'ora che la nave era spacciata. «Essa scomparve gradualmente fino a quando la testa del castello di prua venne sommersa fino alla plancia. Poi si impennò sul davanti, e affondò perpendicolarmente». Egli udì quattro boati dopo che la nave era affondata, probabilmente causati dal cedimento delle paratie, ma non credeva che ci fosse stata un'esplosione delle caldaie. Pensava che fossero state spente da circa due ore e mezzo, dimenticando però che alcuni fochisti erano rimasti sino alla fine per alimentare i generatori. La nave aveva scaricato il vapore accumulato per circa quaranta minuti.

Pitman affermò che intendeva riportare verso la nave la scialuppa numero cinque e l'equipaggio iniziò a remare in quella direzione ma poi i passeggeri dissero che in questo modo avrebbero rischiato di essere risucchiati e che era una «pazzia». Così si erano buttati sui remi per impedirlo. Pitman era sotto pressione, le domande del senatore Smith in merito alle urla che provenivano dall'acqua erano estremamente insistenti; Pitman protestò tre volte dicendo che preferiva non essere interrogato su questo punto ma Smith non demordeva. «Sentimmo un lamentio continuo per circa un'ora ... [che] morì gradualmente», ammise Pitman. Smith disse: «Se questo è tutto lo sforzo che lei ha fatto, lo dica [...] e terminerò di interrogarla su questo punto». Pitman confessò: «È tutto, signore, è tutto ciò che ho fatto».

Il poco eroico terzo ufficiale rimorchiò per qualche tempo la scialuppa numero sette a bordo della quale non c'erano ufficiali; vi trasferì alcuni passeggeri dalla propria scialuppa, la numero cinque, prima di lasciare andare la fune che le teneva legate. Vide le luci del *Carpathia* alle 3.30 del mattino e mezz'ora più tardi, quando fu certo che si trattava di una nave in avvicinamento, iniziarono a remare in quella direzione. Anche Pitman «non pensava che le scialuppe fossero state fatte per essere riempite già sul ponte» e che si dovesse prima calarle in acqua e solo poi farvi salire le persone. Gli ufficiali superstiti, che sul *Carpathia* avevano avuto tempo di riflettere sulla sciagura, erano sospettosamente concordi su questo punto; le prove dimostrano che Murdoch e Moody, entrambi deceduti, non si preoccupavano troppo di sovraccaricare o meno le scialuppe e prima di calarle in mare vi lasciavano salire più persone, uomini compresi.

Pitman aveva anche visto una luce bianca e ferma a circa tre miglia di

distanza ma non aveva identificato la fonte di provenienza, perciò non aveva ritenuto opportuno remare in quella direzione. Inoltre disse alla commissione che non era a conoscenza dell'incendio del carbonile né prima né dopo la sosta del *Titanic* a Southampton.

I testimoni successivi interessavano in modo particolare alla stampa e ai senatori: Frederick Fleet, marinaio scelto di 24 anni di Southampton, era la vedetta che per quattro anni aveva lavorato *sull'Oceanic,* pagato 5 sterline al mese più cinque scellini di aumento se il suo compito nel viaggio era di fare la vedetta. Fu l'uomo che diede l'allarme, anche se troppo tardi, segnalando dalla gabbia alla plancia la presenza dell'iceberg. Descrisse l'iceberg avvistato come «una massa nera [...] leggermente più alta della testa del castello di prua» (circa 18 metri). Poi Fleet stupì tutti gli astanti dichiarando candidamente di non avere «idea degli spazi e delle distanze». Non aveva il binocolo anche se i binocoli erano sempre stati disponibili *sull'Oceanic* (e anche sul *Titanic* tra Belfast e Southampton). I colleghi Hogg e Evans avevano chiesto di riaverli ma era stato loro risposto che non ce n'erano. Fleet sosteneva che, se avesse avuto il binocolo, avrebbe potuto avvistare l'iceberg in tempo per salvare la nave.

Il quarto giorno, martedì 23 aprile, Ismay chiese a Smith se poteva tornare in Inghilterra o almeno a New York. Aveva fatto la stessa richiesta il sabato precedente, ottenendo una risposta negativa; anche la seconda volta ebbe la stessa risposta. Mercoledì 24 aprile, accompagnato dall'avvocato Burligham, legale dell'IMM, si recò nell'ufficio del senatore per una richiesta formale prima che l'inchiesta riprendesse. Dopo il terzo rifiuto Ismay formulò per iscritto la propria richiesta che era certamente irragionevole in quella fase iniziale dell'inchiesta: ottenne nuovamente un caustico rifiuto. Tanto in America quanto in Inghilterra stava già divampando la polemica sul modo in cui Smith stava conducendo l'inchiesta; tuttavia al senatore non mancavano in entrami i paesi dei sostenitori, che, come lui, pensavano che un'inchiesta pubblica era il miglior modo per scoprire la verità, qualunque essa fosse. Ismay dovette rimanere a Washington sino alla fine del mese.

Toccò poi al maggiore Arthur G. Peuchen, 53 anni, produttore di sostanze chimiche e militare canadese di Toronto, il primo dei ventuno passeggeri convocati dall'inchiesta americana; quella britannica ne convocò invece soltanto due e considerò comunque la questione di secondaria importanza. Giustamente il senatore ritenne che anche i

passeggeri, due dei quali erano americani, dovessero essere ascoltati, anche soltanto come un utile contrappunto alle dichiarazioni di quegli ufficiali e di quella parte dell'equipaggio che non erano presenti.

Peuchen si stava preparando per andare a letto nella sua cabina di prima classe quando: «Ebbi l'impressione che una grossa ondata avesse colpito la nave... Essa venne scossa... Sapendo che la notte era calma e che quindi non potevano esserci forti ondate, indossai il soprabito e salii sul ponte. Sulla grande scalinata incontrai un amico che mi disse "Sai, abbiamo colpito un iceberg"». Aggiunse in seguito che alcune persone avevano detto di aver visto l'iceberg dagli oblò delle loro cabine. Il maggiore vide blocchi di ghiaccio sul ponte a pozzo, distavano circa un metro dalla balaustra di dritta. Dopo circa venticinque minuti la nave si era inclinata a babordo. Il maggiore ritornò in cabina per indossare degli abiti caldi al posto del pigiama. Ritornato in coperta trovò delle donne in lacrime nei corridoi del ponte C. Vide anche un robusto ufficiale (il capo ufficiale Wilde) che, da solo, fece allontanare dal ponte delle scialuppe circa 100 fochisti.

Vele e alberi erano stati rimossi dalle scialuppe che l'equipaggio stava preparando a babordo. Peuchen spiegò che, quando un timoniere chiese se vi fossero altri rematori, egli disse di essere un velista dilettante, così salì sulla scialuppa sei, scivolando lungo una delle funi di lancio. Il timoniere (Hitchens) si rifiutò di ritornare verso la nave anche quando un fischio da un'altra scialuppa sembrava ordinargli di farlo. Le donne che erano a bordo volevano tornare indietro per tentare di salvare altri superstiti, invece la barca si diresse verso una luce avvistata dal timoniere. Peuchen osservò le luci spegnersi sul *Titanic* quando era a circa un chilometro di distanza e udì tre esplosioni mentre la nave affondava. Al suo arrivo il *Carpathia* superò lentamente due grosse "isole" di resti; Peuchen non vide cadaveri in acqua.

«Immagino che questo equipaggio [del *Titanici* fosse quello che in termini velistici chiameremmo "equipaggio improvvisato" raccolto da vascelli differenti. Potevano essere i migliori ma non erano abituati a lavorare insieme». Questo spiegava perché vi erano così pochi membri dell'equipaggio disponibili per caricare e manovrare le scialuppe. La valutazione di Peuchen poteva essere applicata quasi a tutte le navi; nemmeno un transatlantico di linea di prestigio aveva il lusso di un equipaggio permanente. Come si è visto, anche gli ufficiali superiori

potevano essere cambiati all'ultimo momento, mentre la maggior parte dell'equipaggio era reclutata *ex novo* per ogni viaggio di andata e ritorno, il che non impediva ad alcuni di lavorare sempre sulla stessa nave. La caratteristica più strana di questo equipaggio era il fatto che moltissimi avevano già lavorato *sull'Olympic,* il che significava che sul *Titanic* c'era un'alta percentuale di persone che sapevano cosa fare, quindi un equipaggio meno "improvvisato" del solito. L'incompetenza dimostrata con le scialuppe era dovuta soltanto all'assenza di interesse per le esercitazioni, tipica della flotta della White Star: molti membri dell'equipaggio non avevano idea della scialuppa cui erano stati assegnati, anche se gli elenchi erano affissi all'inizio del viaggio. Peuchen sapeva che avrebbe dovuto esservi un'esercitazione quella domenica. Inoltre Lightoller gli disse che gli ufficiali non erano a conoscenza del fatto che le scialuppe potessero essere riempite interamente prima di essere calate: a suo avviso invece il sistema era solido e quindi non ci sarebbero stati inconvenienti.

In seguito a un altro ripensamento, il senatore Smith richiamò Fred Fleet all'inizio del quinto giorno per fargli domande sulla sua vista. Il marinaio scelto disse che, dato che lavorava come vedetta, il Ministero per il Commercio avrebbe dovuto provvedere al controllo della sua vista ogni uno o due anni e così era stato circa un anno prima. La sua vista era sufficientemente acuta per permettergli di avvistare, sia prima sia dopo aver lasciato la nave, una forte luce a babordo. Lightoller aveva detto all'equipaggio di remare in quella direzione. Fleet confermò le dichiarazioni del maggiore Peuchen: le donne nella sua scialuppa volevano tornare indietro per aiutare altri superstiti, ma Hitchens glielo aveva impedito.

Dopo aver sentito Fleet per la seconda volta, il senatore Smith dedicò qualche momento per parlare con i rappresentanti della stampa: «Dall'inizio [dell'inchiesta] a ora ho potuto constatare un volontario, gratuito e invadente tentativo da parte di alcune persone per influenzare il lavoro della commissione e il suo modo di procedere. Ho sentito che sono state fatte false dichiarazioni. Personalmente non ho letto nessun giornale da quando sono stato nominato membro della commissione, per non essere influenzato né immeritatamente incoraggiato. Né intendo lasciarmi influenzare da posizioni di parte o pregiudizi di nessun tipo. La commissione non tollererà nessun tentativo, da parte di nessuno, di influire sul proprio lavoro. Procederemo a modo nostro».

Venne poi sentito Harold Godfrey Lowe. Il quinto ufficiale, ventottenne, proveniva dal Galles del Nord e aveva trascorso metà della sua vita in mare; da quindici mesi lavorava per la White Star. Sia la nave sia la rotta erano nuove per lui; era stato assegnato alla scialuppa numero undici. Sollecitato da un appunto fatto da qualcuno nella sala delle udienze che disse di aver visto Lowe bere, quella notte, il senatore Smith gli chiese se fosse vero ed ebbe un secco diniego: era astemio. Quando si era reso conto della portata del disastro, aveva preso una pistola e poi aveva aiutato a caricare la scialuppa numero cinque, sotto gli occhi di Murdoch. Spiegò che, quando già si trovava sull'imbarcazione di cui poi assunse il comando, cioè la numero quattordici, aveva utilizzato l'arma per impedire che salissero a bordo altri uomini, perlopiù "italiani", e aveva sparato lateralmente mentre la scialuppa veniva calata oltre i ponti A, B e C. Quando Ismay si intromise nelle operazioni di carico della numero cinque, Lowe gli disse di «togliersi dai piedi», così l'inutile dirigente si recò alla scialuppa numero tre.

Quando la cinque venne calata, Lowe ebbe l'impressione che ci fossero una cinquantina di persone a bordo, tra cui dieci uomini; anch'egli pensava che il massimo carico (sessantacinque persone) potesse essere raggiunto soltanto una volta che la scialuppa fosse stata calata in acqua. Lowe passò alla numero tre, dove Ismay stava ancor aiutando a caricare i passeggeri, nonostante il rimprovero di Lowe. Non c'era ressa per salire sulle scialuppe prima che il quinto ufficiale passasse all'imbarcazione numero uno.

A quel punto era ovvio che Smith e Lowe si stavano irritando reciprocamente: il senatore continuava a fargli delle domande e Lowe diventava sempre più restio a parlare e sempre più irritato. Poteva essere un fatto dovuto al carattere, ma il presidente della commissione aveva suscitato la stessa reazione anche da parte di Boxhall. I rapporti non migliorarono nemmeno dopo il piccolo malinteso, che suscitò l'unica risata nello svolgimento della procedura: Smith chiese solennemente al quinto ufficiale di cosa fosse fatto un iceberg. Lowe non poté resistere e rispose: «Di ghiaccio», anche se doveva sapere che era formato da molte altre componenti.

Lowe disse di essere passato a babordo per aiutare il sesto ufficiale Moody con le scialuppe quattordici e sedici. Dopo aver caricato cinquantotto persone sulla quattordici, mentre questa era sospesa alla gru, salì a bordo assumendone il comando. Aveva raccolto anche altre

scialuppe, ridistribuito i passeggeri e atteso che «il numero di persone in acqua diminuisse» prima di tornare, senza timore, verso il relitto con una scialuppa vuota e pochi rematori volontari. All'ultimo momento, poco prima di tornare indietro, aveva visto un italiano «vestito da donna» (cioè con uno scialle sulla testa): «Lo afferrai e lo scaraventai» in una delle altre scialuppe. Poi tornò verso il punto in cui la nave era affondata, per tirare fuori dall'acqua quattro persone. Una di esse morì poco dopo. Non aveva visto donne in acqua. La numero quattordici fu l'unica scialuppa che issasse la vela per sfruttare la leggera brezza che si era levata all'alba, riuscendo così a dirigersi verso il *Carpathia* dopo l'avvistamento. Lowe aveva rimorchiato per un po' un canotto capovolto, aveva fatto passare dal canotto alle scialuppe una ventina di persone tra uomini e donne e poi lo aveva abbandonato con i cadaveri di tre uomini. I superstiti erano rimasti in piedi sul gommone capovolto con l'acqua fino alle caviglie. «Altri tre minuti e sarebbero affondati».

Le testimonianze di Boxhall, Pitman e Lowe sembravano aver convinto il senatore Smith a richiamare Lightoller, nel pomeriggio del quinto giorno. Il secondo ufficiale venne interrogato su vari argomenti, dai portelloni a tenuta stagna all'assenza di donne sul ponte mentre le scialuppe venivano caricate.

Egli ammise di aver sostenuto la richiesta di Ismay di trattenere il *Cedric,* per permettere ai membri dell'equipaggio, rimasti senza lavoro, di tornare a casa. Se la nebbia non avesse ritardato l'arrivo del *Carpathia* a New York, ce l'avrebbero fatta. Lightoller disse di aver pensato che l'inchiesta si sarebbe svolta in Gran Bretagna, dato che la nave scomparsa era registrata in quel paese. Se avesse saputo che anche il senato americano avrebbe svolto la propria inchiesta, non avrebbe suggerito di inviare tale messaggio. Lightoller fece del suo meglio per lo stesso Ismay:

> «Devo dire che in quel momento [sul *Carpathia]* il sig. Ismay non mi sembrava nelle condizioni psicologiche migliori per prendere delle decisioni. Feci del mio meglio per risollevare Ismay: continuava a dire che sarebbe dovuto affondare con la nave, poiché aveva scoperto che delle donne erano scomparse così [...] Ho tentato di togliergli quell'idea dalla testa ma non ci sono riuscito; so che anche il dottore ci ha provato ma non riuscimmo a scuotere Ismay; tutto questo solo ed esclusivamente perché delle

donne erano andate disperse con la nave *[sic]* mentre lui si era salvato».

Lightoller disse che Wilde aveva «gettato» Ismay nella scialuppa di salvataggio. Pensava che fosse meglio non caricare più di venti-venticinque persone, prima di calare l'imbarcazione in acqua. Disse inoltre che non aveva visto nessun avviso nella sala nautica relativo alla presenza di ghiacci, ma il capitano Smith gli aveva detto di averne ricevuto uno verso mezzogiorno di domenica 14. Lightoller pensava che avrebbero raggiunto l'area dei ghiacci intorno alle 23.00. Egli disse che se la compagnia di navigazione fosse stata a conoscenza della diffusa presenza di ghiaccio, prima di iniziare il viaggio avrebbe certo dato istruzioni ai comandanti affinché essi seguissero la rotta più meridionale a ovest.

Sarebbe stato compito dei due assistenti di bordo e dei quattro aiutanti informare i passeggeri dell'emergenza e guidarli nell'evacuazione della nave. Essi furono anche assistiti da due dottori di bordo, uno dei quali disse a Lightoller: «Addio vecchio mio» negli ultimi istanti prima che la nave affondasse; nessuna di queste persone si salvò. Mentre stava aiutando a calare le scialuppe, vide una nave a quattro o cinque miglia di distanza, a due punti di bussola dal lato di babordo della prua del *Titanic*.

Il quinto giorno terminò con la testimonianza di Robert Hitchens, timoniere trentenne di Southampton. Era al timone da un'ora e quaranta minuti, dopo due ore di servizio di assistenza sul ponte passate ad aiutare chi prima di lui era al timone. La rotta puntava a nord, con un'inclinazione di 70° ovest. Cinque, dieci minuti dopo la collisione la nave era inclinata di 5° a dritta. In quel momento il capitano inviò il carpentiere di bordo a verificare le condizioni della nave.

Hitchens, che era al comando della scialuppa numero sei, fu estremamente preciso sul numero di persone a bordo: trentotto donne, un marinaio (Fleet), un giovane clandestino italiano, il maggiore Peuchen e due altri passeggeri uomini. Fece remare per allontanare la scialuppa dalla nave, dirigendosi verso una luce che pensava appartenesse a un'imbarcazione per la pesca del merluzzo nel Grand Banks. Non riuscirono ad avvicinarvisi di più; in seguito disse che forse la nave era frutto dell'immaginazione, anche se gli era stato ordinato di remare in quella direzione.

Disse fermamente a Peuchen di essere lui al comando e lasciò il timone

alla signora Mayer, ma lo riprese non appena ella lasciò che la scialuppa prendesse di traverso alcune onde lunghe e irregolari che si erano formate. Egli «prese in prestito» un fochista dalla scialuppa sedici, affinché lo aiutasse a remare quando per un po' le due barche rimasero legate. Poi udì dei gemiti che provenivano dall'acqua, ma non permise alle donne che glielo avevano chiesto di tornare verso il punto in cui la nave stava colando a picco. Si tenne alla larga temendo che la scialuppa potesse essere risucchiata. Negò anche di avere bevuto troppo whisky, come la signora Mayer aveva dichiarato alla stampa: aveva soltanto bevuto una sorsata dalla bottiglia di una signora.

In seguito a un altro attacco di ripensamenti, il senatore Smith richiamò Marconi al mattino del sesto giorno. Voleva sapere di più sulla sua società; gli venne spiegato che veniva assunto personale inglese e che i contratti con i proprietari delle navi erano negoziati dall'amministratore delegato e dal direttore generale a Londra, Godfrey Isaacs, fratello del procuratore generale, sir Rufus Isaacs; questo rapporto si dimostrerà di fondamentale importanza per la fama che acquistò l'inchiesta britannica condotta da quest'ultimo. La società era vincolata alla Gran Bretagna da importanti contratti, per l'installazione di stazioni radiotelegrafiche nel paese e in tutto l'impero.

Marconi disse che casualmente si trovava a New York al momento della sciagura e che ne aveva sentito parlare per la prima volta lunedì sera, alle 18.45 circa. Salì a bordo del *Carpathia* non appena questa ebbe attraccato e parlò con Bride nella sala del telegrafo. Cottam aveva già lasciato la nave ma aveva telefonato al suo capo quella notte, cercando di ottenere a posteriori il permesso per le interviste che aveva già rilasciato al «New York Times». Marconi permise anche che Cottam venisse pagato per queste. Smith era manifestamente sospettoso nei confronti dell'inventore, sapendo che la nave da guerra americana *Florida* aveva intercettato quattro trasmissioni in cui gli operatori del *Carpathia* venivano esortati a non raccontare la storia. Marconi insisté dicendo di non aver mai dato un ordine simile; non approvava messaggi del genere. Disse che un rapporto della sciagura avrebbe dovuto essere trasmesso per l'interesse pubblico. In qualità di comandante, Rostron aveva il diritto di ordinare la trasmissione di tale rapporto in qualsiasi momento, cosa che di fatto fece quando lo ritenne opportuno.

Cottam fu richiamato e negò di aver ricevuto un messaggio che lo

invitasse al silenzio, al contrario di Bride. Poi Cottam ammise di aver ricevuto un messaggio che lo invitava a raggiungere Marconi allo Strand Hotel (il quartier generale del «New York Times», allestito per seguire la storia) e di «tenere la bocca chiusa» nel frattempo. Si recò nell'hotel, dove chiamò Marconi per chiedere il permesso di rivelare tutto quello che sapeva (non menzionò il giornalista che Marconi aveva portato da lui quando era ancora a bordo del *Carpathia)*. Cottam disse inoltre che avrebbe dovuto intercettare la risposta del *Mount Tempie* al "CQD" ma così non era stato. A questo punto il senatore Smith credeva che la nave fosse stata «appena davanti al *Titanic* [...] e che i suoi ufficiali potessero vederla»; le persone sul *Mount Tempie* quella notte avevano apparentemente detto alla stampa di aver visto le luci del *Titanic* mentre questo affondava: Smith poteva non aver letto i giornali ma ovviamente era ben informato in merito a ciò che essi dicevano.

Il resto della giornata fu dedicato a colloqui simultanei ma separati, svolti da altri senatori con i membri superstiti dell'equipaggio. Essi riuscirono a sentire un totale di 23 persone e tutte le informazioni vennero messe agli atti. Nel complesso essi costruivano gli elementi dell'immagine caleidoscopica dei fatti, verificatisi sulla nave e sulle scialuppe di salvataggio e di cui si è già parlato. Tra i molti fatti dedotti o ripetuti vi erano: l'iniziale riluttanza da parte dei passeggeri a salire a bordo delle scialuppe; vari riferimenti alle luci di un'altra nave; l'assenza di binocolo dopo la partenza da Southampton; il ghiaccio sul ponte a pozzo frontale; il generale atteggiamento equilibrato di ufficiali ed equipaggio.

Mentre questi testimoni venivano messi alla prova ancora una volta, un maresciallo americano salì a bordo del *Californian* alle ore 19.00, appena dopo che la nave aveva attraccato a Boston. Al capitano Stanley Lord e al suo telegrafista, Cyril Evans, venne consegnato un mandato di comparizione: avrebbero dovuto presentarsi dinanzi al senato a Washington il giorno seguente. I due uomini presero il treno notturno per la capitale.

Franklin dell'IMM venne richiamato per un breve colloquio il 26 aprile, settimo giorno dell'udienza, da uno Smith stanco e irritabile e ancora una volta si tornò su un tema già familiare: quali messaggi erano o non erano stati inviati e a chi. Venne seguito da un testimone che aveva già raccontato la sua storia sensazionale alla stampa di Boston, in cambio di una grossa somma di denaro: si trattava di Ernest Gill, il secondo addetto

ai motori ausiliari del *Californian.* Venne letto in aula il memoriale che la stampa aveva pubblicato e Gill rimase fedele alla versione data. In particolare, fu la sua testimonianza che portò a credere, in entrambe le inchieste ufficiali, che il *Californian* avesse visto il *Titanic* lanciare segnali di richiesta di aiuto, e affondare, e non avesse fatto nulla.

Il testimone seguente fu il capitano Lord. Egli indicò la posizione e l'ora in cui disse di essersi fermato tra i ghiacci; aggiunse che gli ci erano volute due ore e mezza *(sic)* per raggiungere il *Carpathia,* il mattino dopo la collisione. Aveva notato una nave con una luce sulla testa d'albero a circa quattro miglia a sud alle 23.30, ma le prime notizie della sciagura gli erano state comunicate dal *Frankfurt* alle 5 del mattino e confermate dal *Virginian* circa un'ora più tardi. Allo spuntar del giorno vide una nave con un fumaiolo giallo a circa otto miglia di distanza (senza dubbio si trattava del *Mount Tempie).* La testimonianza di Lord si rivelò ineccepibile e non venne messa in discussione; non ci fu nessuna allusione, né nelle domande né nelle risposte, all'ondata di sdegno che presto l'avrebbe travolto.

Toccò poi a Cyril Evans che confermò di aver appreso la terribile notizia dal *Frankfurt;* più o meno alla stessa ora il capo ufficiale Stewart aveva accennato ai razzi visti durante la notte. Evans aveva avvisato il *Titanic* della presenza di ghiacci verso le ore 23 di domenica sera, e gli era stato detto di «stare zitto» ma questo dimostrava che il messaggio era stato recepito. Ciò che Evans riferì per sentito dire, cioè che l'apprendista Gibson aveva ripetuto tre volte a Lord che erano stati avvistati dei razzi, fu dannoso per Lord. Tuttavia Evans riferì anche che Gill gli aveva detto, la sera del 24 aprile, che pensava di vendere la sua storia per 500 dollari. L'ovvio disgusto del senatore Smith per il giornalismo a pagamento non lo portò a trattare Gill con il disprezzo che aveva mostrato nei confronti dei telegrafisti del *Carpathia.* Dopo la loro comparsa, Lord e Evans tornarono alla nave e non vennero sentiti fino all'inchiesta britannica quando oramai la reputazione di Lord era stata rovinata.

Nulla del genere sarebbe toccato al capitano James Henry Moore, comandante della nave dal fumaiolo giallo, il *Mount Tempie,* che venne convocato l'ottavo giorno, sabato 27. Come si è visto, secondo la trascrizione della sua testimonianza, egli corresse la longitudine da 51°15' ovest a 51°41' ma probabilmente si trattava di un errore di battitura e il dato esatto doveva essere in realtà 51°14'. Disse di aver sentito il "CQD", di aver cambiato rotta, di aver ricevuto la posizione corretta (quella di

Boxhall) quando si trovava a 49 miglia di distanza, di aver incontrato prima un brigantino, poi il ghiaccio che lo aveva obbligato a fermarsi a circa 14 miglia di distanza. Aveva anche visto davanti una nave da carico di circa 5.000 tonnellate, a sud rispetto al lato di babordo della prua, diretta a nord-est come loro. Era una nave straniera senza insegna ma con un fumaiolo nero con una linea bianca e una decorazione; gradualmente essa attraversò verso dritta. La stessa nave era l'unica in vista quando il *Mount Tempie* raggiunse la posizione indicata nel "CQD" alle 4.30 del mattino. In questa zona Moore avvistò un campo di ghiaccio esteso oltre 30 chilometri per 8, dove si trovavano iceberg alti 60 metri. Continuò le ricerche fino alle 9 del mattino del giorno 15 senza risultato, ma pensava che il *Titanic* si fosse fermato otto miglia più a est di quanto riferito nel "CQD". Moore negò con fermezza di aver rilasciato dichiarazioni alla stampa, attribuite ai passeggeri, secondo cui a mezzanotte erano stati avvistati razzi o segnali luminosi dalla nave: nessuno si trovava sul ponte a quell'ora. Quando venne a sapere della richiesta di aiuto, ordinò immediatamente di sgomberare i ponti, preparare scale, funi, salvagenti e scialuppe. Aveva avvistato il *Carpathia* e aveva visto arrivare il *Californian;* vide anche la nave da carico e la nave di linea russa, il *Birma* (con albero e fumaiolo giallo). Moore pensava che il *Mount Tempie,* fermatosi alle 3 del mattino bloccato dal ghiaccio, dovesse trovarsi a cinque miglia di distanza dal punto in cui era affondato il *Titanic;* se il ghiaccio si fosse spostato di 100 metri all'ora, avrebbe potuto facilmente coprire il punto del naufragio, nonché i corpi e i resti del relitto.

A questo punto Smith, non si sa bene con quale logica, rivelò di aver incontrato il capitano suo omonimo, che gli aveva fatto visitare una delle navi di cui aveva assunto il comando: per eliminazione doveva trattarsi *dell'Adriatic* ma il senatore non ricordava il nome.

Il capitano Moore continuò dicendo che non aveva mai visto dei ghiacci così a sud e che se fosse stato il *Titanic* non avrebbe mantenuto quella velocità così alta, dopo gli avvertimenti ricevuti. Ma Moore conosceva bene le acque canadesi, era abituato alle rotte più settentrionali in cui la presenza dei ghiacci era comune e sapeva come comportarsi. Aveva fatto il possibile. Il senatore Smith credette alla sua parola, sorvolando o evitando di notare il fatto che per ore il *Mount Tempie* era rimasto immobile in prossimità del luogo della sciagura, delle scialuppe e del *Carpathia,* che aveva fatto tutto il lavoro. Moore negò decisamente la veridicità di quegli

articoli della stampa «ispirati da un passeggero di Toronto», di cui non veniva fatto il nome anche se doveva trattarsi del dottor Quitzrau il cui memoriale, di cui si è già parlato, venne allegato senza commenti ai documenti dell'inchiesta.

Finora si è descritto come procedeva l'inchiesta americana in dettaglio, giorno per giorno: l'atmosfera, i partecipanti e il mosaico incompleto che veniva ricostruito con tanta fatica. Col tempo però l'impegno profuso nell'inchiesta del senato divenne inversamente proporzionale ai risultati ottenuti: quanto più si disperdeva tempo ed energia per raggiungere la verità, tanto meno ci si avvicinava a una conclusione definitiva; il materiale delle inchieste spesso contiene varie ripetizioni; d'ora in poi si considereranno soltanto testimoni particolarmente significativi.

Richiamato il nono giorno, Marconi rivelò di aver «dimenticato» il messaggio firmato e inviato al *Carpathia* in cui chiedeva con urgenza dettagli sulla sciagura, dove la sua invenzione ebbe un ruolo centrale e positivo, che certo avrebbe fatto notizia e che avrebbe potuto essere sfruttato dal punto di vista commerciale. Smith faceva una domanda dopo l'altra, ricercando eventuali messaggi inviati da Ismay; si chiedeva con insistenza perché lunedì 15 aprile fu *l'Olympic* che notificò il disastro alla White Star. Marconi sottolineò che qualsiasi messaggio del *Carpathia* quel giorno avrebbe dovuto essere ritrasmesso, probabilmente dall'*Olympic* e da Cape Race, dato che il telegrafo della nave soccorritrice era troppo debole per permettere la trasmissione diretta. Il senatore stava ancora pensando al crudele messaggio «tutti salvi - Halifax» firmato «White Star», inviato lunedì sera. I direttori della Marconi presenti erano restii a rivelare il contenuto dei messaggi ma Smith insisteva. Franklin allora propose di fornire tutti i messaggi entranti e uscenti della White Star, dell 'IMM e di Ismay.

Il bersaglio seguente fu Frederick Sammis, 35 anni, capo ingegnere della Marconi Company of America che si assunse la responsabilità della trasmissione di messaggi con cui si consigliava agli operatori di mantenere il silenzio e a Cottam di recarsi allo Strand Hotel. Gli faceva piacere poter aiutare gente che percepiva un modesto salario a guadagnarsi un extra, sfruttando la stampa; non esistevano leggi che lo vietassero e lui, personalmente, non ne aveva ricavato nulla. Gli operatori telegrafici inglesi percepivano circa la metà dello stipendio di quelli americani, per via della differenza del costo della vita nei due paesi. Basandosi su queste

dichiarazioni, Smith diede la peggior interpretazione possibile alla testimonianza di Sammis, che educatamente ammise di aver acconsentito alla richiesta del «New York Times», che desiderava l'esclusiva sulla storia dei telegrafisti e in questo Marconi era stato suo complice.

Senza dubbio molto soddisfatto di quest'ultimo "bottino", Smith tornò ai passeggeri iniziando con Hugh Woolner, passeggero londinese di prima classe. Questi spiegò di aver detto al capitano Smith che, durante i preparativi per calare le scialuppe, le finestre delle vetrate fatte aggiungere da Ismay sul ponte A, erano chiuse. Prima che la speciale chiave per aprire le finestre venisse trovata, i passeggeri dovevano salire sul ponte delle scialuppe per avere accesso alle barche di salvataggio. Woolner raccontò che il primo ufficiale Murdoch aveva sparato per fare allontanare la folta schiera di uomini che circondava il canotto C, l'imbarcazione su cui Ismay salì con tanta facilità. L'interrogatorio di Smith su questo punto è un ottimo esempio del suo puntiglioso e ripetitivo approccio, che rivela comunque anche la sua scarsa concentrazione:

Smith: «Accorrevano numerosi all'imbarcazione?».
Woolner: «Sì».
Smith: «Si trattava del canotto?».
Woolner: «Si trattava di un canotto, sì signore».
Smith: «Si trattava del primo canotto calato a babordo?».
Woolner: «A dritta signore. Cioè dal lato opposto».
Smith: «Lei si trovava dall'altra parte della nave?».
Woolner: «Sì».
Smith: «Oppure si trovava a dritta?».
Woolner: «Sì ...».

Woolner aiutò Murdoch a calare l'imbarcazione C, cioè quella su cui aveva preso posto Ismay, caricandola di donne prima di salirvi. Remando, il canotto venne portato a circa 150 metri dalla nave che affondava che improvvisamente scivolò sott'acqua, con un boato terribile: «Non era possibile vedere nulla quando le luci si spensero. Era bene illuminata a poppa; improvvisamente le luci si spensero, gli occhi non erano abituati all'oscurità, non era possibile vedere nulla, ma soltanto sentire dei suoni».

Harold Bride ripeté di aver ricevuto 1.000 dollari dal «New York Times», compresi i 250 dalla stampa londinese. Ripeté quello che già

aveva detto il secondo giorno, riguardo agli ultimi minuti del *Titanic* e poi colse l'occasione per negare che lui e Cottam stavano ascoltando i risultati di una partita di baseball durante il ritorno a New York, un'attività assai poco probabile per degli inglesi, soprattutto se molto occupati. Il senatore Smith lasciò intravedere il proprio gioco:

> Smith: «Se l'operatore fosse stato di servizio sul *Californian* e il *Californian* si fosse trovato a sole quindici miglia di distanza e il vostro "CQD" fosse stato ricevuto, l'intera situazione avrebbe potuto essere diversa?». Bride: «Sì signore».

Boxhall venne richiamato per parlare della "nave del mistero", la questione più dibattuta di tutta l'inchiesta: secondo la versione di Boxhall essa aveva tre o quattro alberi (e sulla testa dell'albero due luci e non una); si vedeva la sua luce verde di dritta, da cinque miglia di distanza. A questo punto Smith affermò che il *Californian* si trovava al massimo a quattordici miglia di distanza, ma Boxhall disse che non era importante poiché non era possibile vedere né una nave né dei razzi da così lontano.

Cottam fu convocato per la quarta volta; disse di aver ricevuto 750 dollari dal «New York Times». Ammise di aver ricevuto la richiesta di informazioni da parte della Marconi e di averla ignorata, perché era troppo occupato: aveva trasmesso più di 500 messaggi dopo il salvataggio. Aveva parlato dell'offerta di denaro con Bride; avevano ricevuto due offerte, mentre il *Carpathia* si avvicinava al molo di New York.

Boxhall venne richiamato per sostenere i calcoli da lui fatti nel corso della navigazione. Egli respinse la stima del capitano Moore, secondo cui si era sbagliato di otto miglia. Quando gli vennero nuovamente rivolte domande sulla famosa "nave del mistero" disse di aver visto prima le due luci della testa d'albero e poi le luci laterali; la luce rossa *(sic)* era stata visibile quasi sempre, anche a occhio nudo. La nave si era avvicinata al lato di babordo e poi si era allontanata. Non si muoveva rapidamente, poiché avrebbe potuto scontrarsi con il ghiaccio e avanzava con movimenti laterali. Il capitano Smith era con lui quando stabilirono di essere abbastanza vicini da fare dei segnali con una lampada: l'altra nave doveva forse trovarsi a cinque miglia di distanza. «Ho visto le luci laterali. Di qualsiasi nave si trattasse aveva delle bellissime luci. Penso che fossero visibili oltre la distanza imposta dal regolamento [cinque miglia], ma non

penso che si potessero vedere [da] quattordici miglia».

Il decimo giorno Ismay venne richiamato e il tormento fu leggermente più lungo rispetto al primo giorno. Descrisse l'impero marittimo dell'IMM di J.P. Morgan, che comprendeva la Leyland Line cui apparteneva il *Californian* e decine di altre compagnie. Non esisteva una società o un rapporto personale che legasse L'IMM e i costruttori navali Harland & Wolff: ancora una volta non veniva citato il presidente di quest'ultima, lord Pirrie, che era anche direttore dell'IMM; Ismay, che proprio in casa sua aveva ricevuto la proposta di costruire le navi "Olympic", doveva conoscere meglio di chiunque altro i vari legami di Pirrie. Harold Sanderson, dirigente della White Star e dell'IMM, si trovava a bordo per le prove ma non per il disastroso viaggio, il contrario di quello che era accaduto a Ismay.

Invitato a descrivere le precedenti perdite della White Star, Ismay ricordò il *Republic* e il *Naronic:* quest'ultimo era semplicemente svanito in mare quando era ancora nuovo, ma non era assicurato; non venne menzionato in questa sede lo schema di riassicurazione dell'IMM. Il *Titanic* era stato progettato in modo che potesse restare a galla con i due scompartimenti maggiori allagati, qualora un'altra nave lo avesse colpito esattamente in corrispondenza della paratia stagna. Una collisione frontale non l'avrebbe fatto affondare. Ismay presentò poi i testi di tutti i messaggi che aveva inviato (otto e tutti a Franklin) e ricevuti (quattro: tre da Franklin e uno dalla moglie), mentre si trovava a bordo del *Carpathia.*

Il capo della White Star negò di aver tentato di influenzare il capitano Smith sulla conduzione della nave. «Penso che pochi comandanti di transatlantici avessero precedenti positivi come quelli del capitano Smith fino allo scontro con *l'Hawke* [...] Non si poteva dire nulla di negativo su di lui». Il lettore sa che non è così.

Mentre abbandonava il *Titanic,* Ismay era salito a bordo dell'ultimo canotto calato a dritta: era tutt'altro che pieno.

> Smith: «Perché vi è salito?».
>
> Ismay: «Perché c'era posto. Lo stavano calando in mare, ebbi l'impressione che la nave stesse affondando e salii. So che il mio comportamento sul *Titanic* e poi sul *Carpathia* è stato duramente criticato. Intendo collaborare al massimo con la commissione di inchiesta e mi metto senza riserve nelle mani sue e dei suoi

colleghi, fatemi tutte le domande che volete sul mio comportamento [...]».

Tutto questo nonostante le ripetute richieste fatte a Smith per tornare a casa. Ismay ripeté che il capitano Smith aveva chiesto di restituirgli il messaggio sulla presenza dei ghiacci, che era stato ricevuto dal *Baltic,* per affiggerlo nella sala nautica degli ufficiali (separata dalla sua). Lo rese a Smith verso le 19.10 di domenica.

Venne chiesto a Ismay di giustificare la sua presenza a bordo: il suo fine, spiegò, era quello di studiare possibili miglioramenti per le strutture destinate ai passeggeri delle navi "Olympic". Ciò mise fine al tormento americano di Ismay: autorizzato a tornare in Inghilterra, ripartì il 30 aprile.

Per altri dieci giorni vennero sentiti i passeggeri, poi l'udienza venne aggiornata per tre giorni. L'instancabile Smith ritornò al Waldorf Astoria venerdì 3 maggio, undicesimo giorno dell'inchiesta, per sentire da solo altri testimoni che si trovavano a New York. Tra questi vi era Melville E. Stone, direttore generale dell'Associated Press, al servizio di 800 giornali, che fornì un'analisi dettagliata di come si era diffusa la notizia e di come era stata gestita dall'agenzia.

Dopo le prime informazioni filtrate nelle prime ore di lunedì da Cape Race, a Terranova, seguì un silenzio che fece impazzire le agenzie di stampa. Il servizio informazioni Dow Jones sparse la voce del «tutti salvi-diretti a Halifax» alle 9.30 di quel mattino; la notizia fece il giro del mondo. La storia durò per l'interna giornata; soltanto alle 19.00 di lunedì 15 l'Associated Press ricevette il rapporto (l'annuncio di Franklin del messaggio dell'*Olympic)* che diceva che la nave era affondata, causando grosse perdite di vite umane. In quel momento il *Carpathia* si trovava fuori dal raggio di ricezione e tutti i messaggi dovevano essere ritrasmessi da una stazione intermedia. L'Associated Press, da martedì a giovedì, fece di tutto per mettersi in contatto. Stone rivelò che nella giornata di giovedì Marconi aveva offerto all'Associated Press di venderle un'esclusiva, che non ci fu mai.

Il giorno seguente Smith, che ancora si trovava a New York, sentì John R. Binns, ex telegrafista del *Republic,* che era diventato famoso in tutto il mondo, insieme a Marconi, suo precedente datore di lavoro, poiché grazie al telegrafo si erano salvate centinaia di vite umane. Aveva continuato a lavorare con il capitano Smith *sull'Adriatic* e *sull'Olympic* prima di darsi al

giornalismo, incoraggiato dai guadagni ottenuti con il lavoro fatto, come *free-lance,* sulla storia del *Republic.* I suoi datori di lavoro di allora lo aveva incoraggiato a tenere la sua storia per il «New York Times» «visti i rapporti amichevoli che lo legavano alla società Marconi». Binns, all'epoca corrispondente navale, riteneva che un punto debole delle "Olympic" fossero i giunti di espansione che erano stati inseriti per ridurre le vibrazioni. Fece inoltre delle osservazioni acute e fondamentali sul fatto che, nel progetto della nave, *non era stata presa in considerazione la possibilità di una collisione accidentale.* Le grosse navi della Cunard presentavano il vantaggio di una struttura interna robusta, caratteristiche che permetteva loro di sfruttare il sussidio da parte del governo britannico: l'ammiragliato, che imponeva tale condizione, ovviamente sapeva meglio del Ministero per il Commercio che cosa faceva rimanere a galla una nave danneggiata.

Dopo altri due giorni di udienze a New York, Smith tornò a Washington per presiedere la sessione plenaria nel quattordicesimo giorno, il 9 maggio. L'amministratore delegato della Dow Jones, Maurice L. Farrell, fece una rassegna del contributo che il suo servizio aveva prestato in questa terribile storia. La fonte del falso rapporto secondo cui tutti erano salvi era l'agenzia Laffan di Boston, proprietà del «New York Sun»: aveva indicato come data del messaggio quella di Montreal; anche il luogo di origine indicato era Montreal. Un altro falso contributo alla leggenda fu un rapporto senza fondamento, secondo cui la nave affondata trasportava titoli e diamanti per 5 milioni di dollari. L'agenzia Laffan, che all'epoca fu la principale fonte di invenzioni sul *Titanic,* diffuse anche la falsa notizia della riassicurazione. A mezzogiorno di lunedì riferiva che il *Titanic* si stava dirigendo tranquillamente a New York...

Farrell presentò un articolo Dow Jones sulla IMM basato sul suo rapporto per l'anno 1911. Aveva guadagnato 38 milioni di dollari con un profitto lordo di 8,5 milioni; dei 4,5 milioni di surplus, 3,5 compensavano il deprezzamento, lasciando un surplus netto di appena un milione di dollari, una frazione del valore della nave perduta. Le azioni dell'IMM erano cadute di cinquanta centesimi a quota *5,5* dollari, lunedì 15 aprile, ma erano risalite a 6 dollari il giorno stesso. Le azioni privilegiate venivano date a 20 dollari ma salirono a più di 23, con una perdita netta, in confronto alla giornata precedente, di appena sette ottavi di centesimo. Anche quando la perdita venne confermata martedì, i titoli importanti

scesero tra uno e tre punti e soltanto temporaneamente. Dato che la massa del capitale azionario era posseduta da interessi di Morgan, questa stabilità non è sorprendente.

Farrell pensò che una perdita, a seguito della sciagura, di 2 o 3 milioni di dollari, non avrebbe certo distrutto L'IMM. Aveva riferito parte della storia sul trust di Morgan, basandosi su un articolo di fondo di Dow Jones, scritto nello stile secco, tipico delle trasmissioni telegrafiche. Morgan aveva promosso la creazione dell'IMM nell'ottobre 1902; la società non aveva mai veramente navigato in acque sicure; Farrell lesse:

> «Le compagnie di assicurazioni e altri sottoscrittori hanno dovuto tenere i propri titoli, che rappresentavano il valore reale e che, su questo lato dell'oceano, sono sempre stati venduti per meno del valore di sostituzione della proprietà, per non dire nulla del prestigio professionale. Dall'altro lato dell'oceano la cattura della White Star Line da parte di banche americane, ha sollevato ondate di indignazione in Inghilterra e fatto sì che ingenti sussidi fossero accordati alla Cunard Steamship Company, rivale nella *[sic]* costruzione di grosse navi. Dopo pochi anni tutte le società di navi hanno attraversato un'era di tassi bassi e dividendi ridotti o sospesi. Recentemente i tassi di tonnellaggio mondiali sono notevolmente aumentati, permettendo di intravedere prosperità, dividendi e surplus più elevati. La storia dell'IMM sembra essere stata caratterizzata finora dalla povertà dei bassi tassi oceanici o, in caso di alti tassi oceanici, da disastri di navi».

In inglese ciò sembra significare che L'IMM aveva sopravvalutato il valore del proprio partner, che aveva iniziato una violenta e sleale concorrenza, decimando i guadagni di tutti; inoltre L'IMM era afflitta o da bassi tassi o, quando i tassi erano alti, da disastri. Quanto doveva essere imbarazzante e irritante per un uomo come Morgan, che amava considerarsi l'uomo dal tocco di Mida...!

Gli ultimi tre giorni dell'inchiesta americana (dal quindicesimo al diciassettesimo) furono dedicati perlopiù alla lettura dei memoriali, tra cui quello del dottor Quitzrau, dei signori Douglas e Ryerson che giurarono che Ismay aveva mostrato loro il messaggio relativo alla presenza di ghiacci (fatto negato da Ismay). Smith sentì anche il capitano John J.

Knapp, idrografo della marina americana; gli fece domande sulle segnalazioni della presenza di ghiacci e sulle carte ma questi riuscì soltanto ad aumentare la confusione relativa alle posizioni del *Titanic,* del *Californian* e delle altre navi. Era il 18 maggio, il sedicesimo giorno dell'inchiesta e l'ultimo a Washington.

L'ultimo giorno dell'inchiesta del senato fu il *25* maggio quando il senatore Smith tornò a New York per visitare *l'Olympic* prima che la nave ripartisse per Southampton, quello stesso giorno. Il capitano Haddock disse di essere venuto a conoscenza del disastro direttamente dal *Titanic,* tramite il proprio telegrafista, EJ. Moore. Quel lunedì aveva anche ricevuto un messaggio dal capitano Rostron che diceva: «Sono stati somministrati dei sonniferi a Bruce Ismay». Il telegrafista Moore diede una breve testimonianza sui messaggi che aveva ritrasmesso o intercettato casualmente. L'ultimo testimone fu Fred Barrett, che aveva lavorato sul *Titanic* e che narrò al senatore Smith la propria esperienza, che è già stata analizzata, prima nella sala caldaie, dove l'acqua era entrata da uno squarcio sul lato della nave, mezzo metro sopra al pavimento, e poi nella scialuppa tredici.

William Alden Smith presentò senza ritardi il proprio rapporto al senato praticamente al completo martedì 28 maggio 1912. Era composto di 23 pagine e comprendeva un discorso che venne letto durante la riunione, esso era eccessivo anche per l'ampollosa retorica della politica americana vecchio stile. Ecco un breve esempio:

> «Lasceremo all'onore e al giudizio dell'Inghilterra la difficile pena da comminare al Ministero per 0 Commercio britannico, alla scarsa severità delle cui norme e alle cui frettolose ispezioni il mondo deve in gran parte questa tremenda disgrazia [...] Dopo aver ricevuto segnali di avvertimento, la velocità è stata aumentata, i messaggi di pericolo sembravano incitare piuttosto che persuadere al timore».

Il senatore Smith fu molto critico nei confronti dell'omonimo capitano, rimproverandogli la sua «indifferenza al pericolo», la sua «eccessiva fiducia e la sua noncuranza nel prendere in considerazione *[sic]* degli avvertimenti, spesso ripetuti dai suoi amici». Lightoller venne criticato direttamente per l'assenza del binocolo e indirettamente per aver tollerato

che la nave avanzasse ad alta velocità e per gli errori commessi nel calo delle scialuppe.

Il rapporto indicava, erroneamente, che i testimoni sentiti erano ottantadue. In realtà furono sessantotto, a cui si aggiungono ventidue ricomparse (alcuni testimoni vennero richiamati addirittura quattro volte),

più tre dichiarazioni scritte, senza contare i memoriali sul malinteso del treno prenotato e poi disdetto, per raccogliere i superstiti a Halifax. Il tratto saliente che contraddistinse le testimonianze confusamente raccolte durante l'inchiesta americana e quelle della più precisa inchiesta britannica che sarebbe seguita era il numero praticamente identico di convocati, scelti tra membri dell'equipaggio, passeggeri superstiti e testimoni esterni. Sebbene ci fosse stato poco tempo per l'organizzazione e la selezione dei testimoni, le informazioni erano state raccolte in modo perfettamente equilibrato. La testimonianza dei passeggeri è stata un utile riscontro di quella dei membri dell'equipaggio, che potevano cercare di scagionarsi o "addolcire" la posizione del loro antico e forse futuro datore di lavoro: per esempio, se fosse dipeso da Lightoller, il ruolo di Ismay forse sarebbe stato considerato meno duramente.

Il rapporto definì frettolose le prove in mare del *Titanic* così come le prove e le esercitazioni con le scialuppe di salvataggio. In questo caso ci fu un'anticipazione di fatti determinati dalle autorità britanniche. Il capitano Smith aveva ricevuto almeno tre messaggi, che lo avvertivano della presenza di ghiacci, ma non li aveva presi in considerazione. «La velocità non venne diminuita, l'attenzione non venne aumentata». Tuttavia il capitano aveva chiesto di essere svegliato qualora qualcosa di strano fosse accaduto e Lightoller aveva avvertito le vedette, dicendo loro di fare particolare attenzione ai ghiacci. Nella collisione cinque compartimenti erano stati allagati quasi immediatamente. «Quelli che dovevano essere compartimenti stagni NON erano stagni e di conseguenza il vascello colò a picco» (enfasi di Smith). I costruttori della nave però non vennero attaccati direttamente.

Tra le navi che si pensava che si fossero trovate vi cino alla nave naufragata (in ordine di prossimità) vi erano il *Californian,* a diciannove miglia e mezzo, il *Mount Tempie* (che aveva sorpassato una goletta sconosciuta e intercettato i primi e gli ultimi messaggi di richiesta di aiuto del *Titanici,* il *Carpathia* (cinquantotto miglia), il *Birma,* il *Frankfurt,* il *Virginian,* il *Baltic* e *l'Olympic a. 512* miglia.

Sedici testimoni della nave vittima della sciagura, tra cui ufficiali e marinai con una solida esperienza alle spalle, avevano visto la luce di una nave che non aveva risposto ai razzi o alle segnalazioni luminose. Il rapporto americano continuava dicendo:

> «Gli ufficiali del *Californian* ammettono di aver visto, verso la stessa ora, dei razzi approssimativamente nella direzione del *Titanic,* mentre vari membri *[sic]* dell'equipaggio sostengono che le luci laterali di un vascello che avanzava a tutta velocità erano ben visibili dal ponte inferiore, alle 23.30, ora della nave, appena prima dell'incidente [...] La commissione si trova costretta a trarre l'inevitabile conclusione che il *Californian,* controllato dalla stessa società, distava dal *Titanic* meno delle diciannove miglia indicate dal capitano e che i suoi ufficiali e l'equipaggio videro i segnali di richiesta di aiuto ma non vi risposero, come volevano invece l'umanità, gli usi internazionali e la legge.»

Ciò era stato «estremamente riprovevole» e Lord era incorso in una «seria responsabilità».

> «Se l'assistenza fosse stata fornita rapidamente o se l'operatore telegrafico [...] fosse rimasto alla propria postazione soltanto per qualche minuto ancora quella domenica sera, [il *Californiani* avrebbe potuto ottenere una distinzione di cui andare fiero, salvando le vite dei passeggeri e dell'equipaggio del *Titanic*».

Il rapporto criticava la confusione nelle operazioni di caricamento e oganizzazione delle scialuppe. Una migliore gestione delle scialuppe avrebbe permesso di salvare centinaia di persone in più. Faceva notare anche l'imprecisione dei testimoni, che avevano decisamente aumentato il numero di superstiti presenti su ogni scialuppa. I timori di un risucchio durante l'affondamento della nave erano ugualmente esagerati. I senatori erano inclini a credere che il ghiaccio avesse ricoperto oppure mosso i corpi e i resti del relitto per via delle correnti: si preferì questa teoria alla possibilità che la posizione di Boxhall fosse errata; quest'ultima ipotesi non fu nemmeno menzionata. Non si è trovata nessuna spiegazione per il terribile messaggio falso relativo a Halifax: l'ufficio della Western Union,

dove era stato consegnato, si trovava nello stesso edificio dell'IMM, a Broadway. Il comitato criticò la società Marconi per avere aiutato gli operatori ad approfittare dello scoop giornalistico, e furono soddisfatti quando lo stesso Guglielmo Marconi impose delle regole per evitare il ripetersi di episodi simili.

Il senatore Smith e i suoi colleghi proposero una serie di raccomandazioni. Invitando le nazioni marittime a intraprendere azioni a livello internazionale, essi proposero di applicare la normativa americana, più severa, alle navi straniere, dirette ai porti americani, a meno che i paesi di origine di tali navi rendessero più severe le proprie norme. Su ogni nave ci dovevano essere scialuppe di salvataggio sufficienti per tutti i passeggeri e tutti i membri dell'equipaggio; a ogni scialuppa dovevano essere assegnati quattro membri dell'equipaggio e un certo numero di passeggeri; le esercitazioni dovevano essere periodiche e severamente controllate. Il telegrafo doveva essere in funzione ventiquattr'ore su ventiquattro e i radioamatori non dovevano interferire nelle comunicazioni: il segreto della trasmissione doveva essere protetto giuridicamente. I razzi dovevano essere lanciati soltanto per segnalare un pericolo. Le navi dovevano avere un doppio fondo o delle paratie longitudinali per creare un'intercapedine a tenuta stagna all'interno dello scafo; le paratie stagne dovevano raggiungere un ponte principale, anch'esso a tenuta stagna. Queste proposte erano intese a migliorare la sicurezza dei trasporti marittimi; soltanto quando si cominciò a utilizzare le navi traghetto, per ridurre la durata dei viaggi e aumentare i profitti, la costruzione a compartimenti stagni venne messa da parte, con tragici risultati per l'*Herald of Free Enterprise* (1987) e l'*Estonia* (1994), per citare soltanto un paio di esempi.

Una proposta di legge del senatore Smith affrontava molte lacune identificate dalla sottocommissione e tentava di estendere la legislazione antitrust all'industria navale, in cui era stata auspicata una maggiore trasparenza per sapere chi fossero i reali proprietari di determinate società. Questo è il massimo che Smith riuscì a fare in merito al ruolo coperto di Morgan nella tragedia del *Titanic.* Soltanto la legge Clayton del 1914 permise di colmare le enormi lacune della prima legge antitrust, la legge Sherman del 1890.

Nel frattempo venne creata l'International Ice Patrol (Pattuglia ghiacci internazionale) incaricata di individuare e segnalare la presenza di iceberg. Gestita dalla guardia costiera americana e finanziata dagli stati del

continente nordamericano, è finita nel nulla, ma rimane il ricordo più pratico del *Titanic.*

Il senatore Smith si era limitato a dedurre, anche se in modo pertinente, nel suo discorso che la presenza stessa a bordo di Ismay dell'IMM/White Star e di Andrews della Harland & Wolff, spingeva Smith, un superficiale, ad accelerare. Erano tutti inglesi. Il loro governo venne biasimato poiché i suoi standard di sicurezza in mare erano troppo molli e due capitani britannici, uno morto e l'altro condannato senza processo, vennero giudicati colpevoli di negligenza.

In particolare per questo aspetto, data la posizione antitrust di Smith e la sua iniziale dichiarazione di indipendenza, le sue indagini erano una copertura e l'attacco agli inglesi, in parte, un diversivo. Non coinvolgere nell'inchiesta americana il potente J.P. Morgan e i suoi potentissimi interessi fu una colpevole omissione. Era stata soprattutto la filosofia del "qualsiasi cosa va bene", ad accentuare la tradizionale tendenza alla concorrenza nel settore navale. In ultima analisi fu proprio quest'ultimo a incoraggiare le compagnie a prendere scorciatoie, risparmiare tempo e non rifuggire da sporchi trucchetti sulle rotte che collegavano Europa e America del nord: si pensi al cartello creato con le compagnie tedesche, il cui obiettivo era distruggere la Cunard.

Morgan, si ricorderà, addusse motivi di salute per non partecipare al primo e unico viaggio della nave. Due giorni dopo l'affondamento del *Titanic,* venne scovato dalla stampa americana al Grand Hotel della località termale francese di Aix-les-Bains, dove stava facendo delle cure. Godeva di eccellente salute ed era in compagnia della sua amante francese.

Capitolo Nono
LA COMMISSIONE DI INCHIESTA BRITANNICA

L'"indagine formale" per l'affondamento del *Titanic* iniziò a Londra il 23 aprile 1912, con la nomina, da parte del lord cancelliere, di un commissario per il naufragio, come disposto dal Merchant Shipping Acts, le leggi che regolamentano la navigazione mercantile. Il 26 aprile, il Ministero degli Interni nominò un consiglio di 5 esperti nautici che coadiuvassero nei lavori il commissario. Il 30 aprile Sydney Buxton, presidente del Ministero per il Commercio, che per legge doveva occuparsi dei casi di naufragio, richiese formalmente al commissario di condurre

indagini sulla perdita del *Titanic*. Secondo la normativa britannica, proprio a questo ministero spettava la regolamentazione della sicurezza dei trasporti in mare nonché la definizione delle norme per la costruzione di navi e delle disposizioni da applicare in caso di emergenza, compito in cui aveva palesemente fallito.

In ultima analisi la responsabilità della sicurezza pubblica spettava all'intero governo che, convenientemente, tramite vari dipartimenti (più erano meglio era, quando si trattava di scaricare le colpe), scelse il giudice, i consiglieri che avrebbero formato la giuria, il pubblico ministero (procuratore generale e illustri amici) e tutti i testimoni ufficiali (servitori del governo ma anche di un solo uomo) per affrontare un procedimento che in gran parte riguardava le manchevolezze del governo stesso. Non c'è da stupirsi se anche prima della sua fine, l'inchiesta fu definita una "copertura". Il dipartimento marittimo del Ministero per il Commercio manipolò il procedimento dietro le quinte, come dimostrano i documenti del British Public Record.

La commissione di inchiesta si riunì per la prima volta giovedì 2 maggio 1912. Vennero redatte ventisei domande, a cui la commissione doveva trovare una risposta. Non si trattava né di analizzare le colpe né di valutare i danni, dato che non si trattava né di un tribunale penale né di uno civile, ma soltanto di una commissione di inchiesta in cui le norme procedurali e di analisi delle prove erano decisamente meno rigorose di quelle di un processo. Le domande spaziavano dal numero di persone presenti a bordo della nave naufragata agli emendamenti necessari per modernizzare la legge sulla navigazione. La domanda ventiquattro originariamente recitava: «Qual è stata la causa dell'affondamento del *Titanic* e della perdita di vite che ne è seguita o che si è verificata a causa dello stesso? Sono state *[sic]* la costruzione del vascello e la sua organizzazione a rendere difficile per i passeggeri delle varie classi o per i gruppi dell'equipaggio il trarre pieno vantaggio di alcuni dei dispositivi esistenti in materia di sicurezza?». Questa domanda fu l'unica a essere sostanzialmente modificata quando venne inserita nel procedere dell'inchiesta come si vedrà in seguito.

Chi avrebbe presieduto quell'inchiesta la cui importanza per la stampa non era stata certo diminuita dopo l'inchiesta americana, ormai nel pieno dei suoi lavori? Sulla carta si trattava l'uomo ideale per quel compito: John Charles Bigham (1840-1937), barone Mersey, di Toxteth, Liverpool, che

aveva lavorato per sette anni nella società navale paterna, prima di dedicarsi all'avvocatura nel 1871. Grazie agli studi fatti in Germania e alla formazione accademica in Francia, Mersey era trilingue. La sua voce acuta non lo aiutava certo nell'incutere soggezione, ma fece carriera rapidamente grazie alle sue doti forensi: membro del consiglio della Corona nel 1883, parlamentare per Liverpool nel 1895, venne poi nominato giudice dell'Alta Corte nel 1897 e presidente della sezione incaricata delle questioni relative a successioni, divorzio e ammiragliato nel 1909. Problemi cardiaci lo costrinsero ad abbandonare la carica; ottenne il titolo nobiliare nel 1910 e divenne una specie di giudice "alla giornata", che partecipava ai lavori di varie commissioni e ad attività simili.

La sua prima mossa fu quella di nominare un segretario, e scelse il suo intraprendente figlio, l'onorevole Clive Bigham (1873-1956), che per qualche tempo era stato capitano della guardia reale, messo governativo, esploratore, spia, giornalista, scrittore ed erudito. Bigham preparò con prontezza ed efficienza la struttura operativa necessaria, un vero e proprio ufficio amministrativo: tutte le attrezzature del tribunale (banco, pedane, banco dei testimoni, lunghi tavoli), un servizio di stenografia, le sistemazioni per testimoni, avvocati, giornalisti e centinaia di spettatori; preparò anche un modello lungo sei metri del lato di dritta del *Titanic,* un grafico di 12 metri che ne rappresentava la pianta, e una grossa carta dell'Atlantico settentrionale. Come luogo in cui la commissione avrebbe svolto i propri lavori scelse la sala di addestramento del London Scottish Regiment, unità volontaria della riserva. L'edificio era abbastanza ampio da consentire alle truppe di marciare al suo interno; era una di quelle tipiche strutture vittoriane comuni in tutto il paese; non comune era invece la sua dislocazione: si trovava infatti nell'elegante quartiere di Buckingham Gate, poco distante dal Palazzo Reale. Sebbene Bigham avesse fatto ricoprire l'interno in mattoni con lunghi drappeggi rosso scuro e avesse collocato dei pannelli insonorizzanti sul soffitto, l'acustica delle gallerie continuò a essere terribile e fu motivo di lamentele senza fine.

Principale patrocinante del Ministero per il Commercio era proprio il nuovo procuratore generale, magistrato del governo: sir Rufus Isaacs, membro del consiglio della Corona e parlamentare, aiutato dal viceprocuratore generale sir John Simon, anch'egli consigliere della Corona e parlamentare, da Butler Aspinai, consigliere della Corona, da S.A.T. Rowlatt e da Raymond Asquith, figlio del primo ministro di allora.

Isaacs (1860-1935), figlio di un mercante di frutta ebreo del quartiere popolare londinese dell'East End, lasciò la scuola a quattordici anni, fuggì in mare a sedici, lavorò come speculatore in borsa fino a quando venne dichiarato inadempiente e infine si dedicò alla professione forense dopo aver studiato a Bruxelles e Hanover. Dotato sia fisicamente sia mentalmente, aveva trovato la propria vocazione come avvocato e aveva fatto carriera rapidamente, entrando in parlamento nel 1904 come membro liberale di Reading, nel Berkshire. Sei anni più tardi era divenuto viceprocuratore generale; Isaacs entrò nel governo come procuratore generale già nel 1912 e sarebbe stato primo presidente della Corte Suprema nel 1913 e poi ambasciatore a Washington, viceré in India e ministro degli Esteri, ottenendo il titolo di marchese di Reading nel 1926.

Isaacs e il fratello Godfrey, dal 1910 amministratore delegato, per l'Inghilterra, della società Marconi, svilupparono una dubbia relazione finanziaria durante la settimana in cui il *Titanic* era affondato, relazione che permise al procuratore generale di trarre un profitto interessante dalla sciagura. Nel marzo del 1912 la Marconi ottenne un enorme appalto per collegare l'Impero Britannico con il telegrafo. Godfrey possedeva un gran numero di azioni della Marconi americana. Il 9 aprile 1912 la società propose ai fratelli, Harry e Rufus, di acquistare alcuni dei suoi titoli prima che la borsa londinese iniziasse a trattare le azioni il 19 aprile. Harry accettò mentre sir Rufus declinò l'offerta. Il 17 aprile, il giorno in cui la sciagura del *Titanic* fu confermata dalla stampa, sir Rufus cambiò idea e acquistò 10.000 azioni al prezzo di 2 sterline l'una. Lo stesso giorno assegnò 1.000 azioni a ognuno dei suoi colleglli più anziani, il capogruppo del partito liberale e il cancelliere dello Scacchiere, un certo David Lloyd George. Quando iniziarono le trattative in borsa, il giorno 19, le azioni furono quotate a 3 sterline e *5* scellini, un rialzo notevole dovuto essenzialmente al ruolo avuto dal telegrafo nel salvataggio del *Titanic.* Il giorno stesso sir Rufus aveva venduto quasi metà del suo pacchetto azionario, ottenendo un eccellente profitto.

Questo e altri casi oltraggiosi di speculazioni borsistiche scorrette rimasero nascosti fino all'inizio del 1913: tuttavia quando la commissione scelta della Camera dei Comuni, nel maggio dello stesso anno, fece indagini sullo "scandalo Marconi" non ritenne rilevante la data in cui sir Rufus Isaacs aveva acquistato le sue azioni. Mentre il sospettoso senatore Smith aveva trattato Marconi come quei monopolisti da lui tanto

osteggiati, Isaacs, procuratore generale e importante azionista della Marconi, lo avrebbe trattato in un modo molto simile al rispetto. Mentre l'inchiesta britannica avanzava, Mersey non si dimostrava deferente dei confronti di Isaacs in quanto tale, ma appariva ben disposto ad accettare i suoi "consigli" su come portare avanti i lavori, su quali testimoni convocare e su quali domande porre loro. Il procuratore generale ebbe un ruolo centrale all'inizio e alla fine dell'inchiesta e condusse la maggior parte degli interrogatori più importanti.

La White Star si assicurò il supporto legale di sir Robert Finlay, membro del consiglio della Corona e parlamentare; di F. Laing, consigliere della Corona, di Maurice Hill, anch'egli consigliere della Corona; e di Norman Raeburn. Il sindacato nazionale fochisti e marinai, i superstiti di terza classe e le famiglie dei membri dell'equipaggio deceduti erano rappresentati da Thomas Scanlan, parlamentare. Clement Edwards comparve per il sindacato dei lavoratori portuali e W.D. Harbinson per i passeggeri di terza classe. C. Robertson Dunlop ottenne il permesso di presenziare in qualità di osservatore, a nome dei proprietari, del capitano e degli ufficiali del *Californian.* Si trattava di personaggi fondamentali in un gruppo variabile di una trentina di avvocati che occupavano la parte anteriore della sala; un altro personaggio significativo, che comparve più tardi sulla scena, fu Henry Duke, consigliere della Corona, in rappresentanza di sir Cosmo e lady Duff Gordon.

In vari archivi britannici si conservavano copie delle testimonianze, generalmente raccolte in grossi volumi rilegati di circa 900 fogli protocollo, difficili da maneggiare e che a volte cadevano in pezzi. I verbali di ognuno dei trentasei giorni di udienza a Londra vennero rapidamente redatti dall'ufficio cancelleria di sua maestà, l'editore e la stamperia governative, sotto forma di libretto il cui prezzo ammontava a 1,6 scellini. Le testimonianze dell'inchiesta americana, pubblicate inizialmente in sezioni e poi in versione rilegata, comprendevano circa 1.200 pagine stampate, che erano grandi la metà rispetto a quelle britanniche.

Al tribunale di lord Mersey vennero risparmiate le formalità estremamente elaborate dell'Alta Corte: giudici e avvocati indossavano abiti scuri ma non avevano le parrucche e le toghe tutt'oggi utilizzate in occasione dei procedimenti civili e penali. Ai fotografi venne concesso di scattare foto nella sala delle esercitazioni, il giorno dell'apertura

dell'inchiesta, che venne interamente dedicato a questioni procedurali. Isaacs delineò i fatti generali della sciagura e l'organizzazione dell'inchiesta prima di leggere le ventisei domande stilate dal Ministero per il Commercio e a cui la corte avrebbe dovuto trovare risposta. Molte domande erano multiple o articolate: in realtà non erano 26 bensì 150. Isaacs concluse:

> «Queste sono le domande che per ora presentiamo al tribunale [...] Ci riserviamo, alla fine del caso, di aggiungere domande supplementari o modificare quelle esistenti come ci sembri opportuno».

Questa decisione era estremamente conveniente per il governo e dava modo di esercitare delle sfrontate manipolazioni dell'inchiesta. Dopo aver ascoltato il collega attentamente ma con difficoltà, sir Robert Finlay chiese se la commissione non poteva trasferirsi in una delle grandi sale di Westminster, affinché tutti potessero udire ciò che veniva detto; la risposta fu negativa.

Isaacs prese di nuovo la parola il secondo giorno descrivendo dettagliatamente i fatti legati alla sciagura, iniziando con una descrizione della nave, dell'equipaggio, del numero di passeggeri che la nave poteva trasportare, delle scialuppe e della loro capienza nonché delle paratie stagne. Descrisse le condizioni dell'Atlantico e la rotta seguita contrassegnata sulla carta come "rotta uscente navi da trasporto dal 15 gennaio al 14 agosto" prima di passare ai messaggi che segnalavano la presenza di ghiacci, trasmessi dal *Caronia* e dal *Baltic.* A questo punto lord Mersey domandò:

> «Signor procuratore, ho ragione di supporre che la nave si diresse direttamente nel luogo in cui si trovavano i ghiacci dopo essere stata avvertita della presenza degli stessi?»

Il procutarore generale rispose affermativamente. Il freddo sempre più intenso segnalava la prossimità degli iceberg prima della collisione, disse Isaacs; la campana della gabbia era stata suonata tre volte. Non correttamente informato, il procuratore generale disse che il *curriculum* del capitano Smith era esemplare, fatta eccezione dello scontro tra *l'Olympic* e

l'Hawke che era ancora all'esame della corte d'appello ma di cui il responsabile non era Smith bensì il timoniere. Isaacs non aveva ancora una visione generale dei fatti a causa dell'assenza di vari testimoni, tuttavia in riferimento alla scena delle scialuppe di salvataggio disse:

> «Vostro onore, penso che una cosa debba emergere da questa inchiesta ed è che se non fosse stato per quella meraviglia che è la radiotelegrafia, dubito che qualcuno avrebbe recuperato queste scialuppe o che si sarebbero salvate tutte quelle che di fatto sono state raccolte».

Un discorso perfetto per un azionista della Marconi! Si può soltanto supporre quale sarebbe stata la reazione di lord Mersey, che non era una semplice pedina *dell'establishment,* se fosse stato al corrente degli interessi finanziari di Isaacs.

Il procuratore generale passò ad analizzare i passeggeri classe per classe, comunicando le percentuali di dispersi e salvati; aggiunse che il Ministero per il Commercio esigeva che, come minimo, ci fossero sedici scialuppe su una nave di oltre 10.000 tonnellate, la categoria più grande riconosciuta dalla legge sulla navigazione mercantile del 1894.

Il secondo giorno, dopo il discorso iniziale di Isaacs, rimase del tempo sufficiente per sentire due dei quasi 100 testimoni. Il primo fu Archie Jewell, una delle sei vedette. Diciottenne, testimone coerente e controllato, disse che l'avvertimento della presenza di ghiacci era stato dato dalla gabbia e descrisse come aveva avvertito la collisione. Poi illustrò la propria esperienza sulla scialuppa di salvataggio numero sette: «Ci fermammo e osservammo la nave affondare lentamente. Prima che le luci si spegnessero, era possibile vedere la gente sul ponte».

Thomas Scanlan, legale che rappresentava l'equipaggio, parlò dell'assenza del binocolo, delle esercitazioni domenicali e di una bussola sulla scialuppa di Jewell: questi era sempre rimasto sul lato di dritta della nave, prima e dopo averla abbandonata, ma l'unica imbarcazione che vide fu il *Carpathia,* la nave che li aveva salvati. Mersey si congratulò con Jewell per la qualità della sua testimonianza, un complimento assai raro.

Il secondo testimone, il marinaio scelto Joseph Scarrott, fu sentito da Aspinall per il Ministero per il Commercio. Egli parlò dell'impatto con la massa ghiacciata, del ghiaccio sul ponte e delle sue impressioni

sull'iceberg: disse che gli sembrava la rocca di Gibilterra, vista dall'Europa. Aveva notato gente che correva sulla nave: membri dell'equipaggio che accorrevano sul ponte, stranieri che cercavano di imbarcarsi sulla scialuppa quattordici, fatto che aveva spinto il quinto ufficiale Lowe a sparare. Quando Lowe ritornò sulla scena della sciagura, Scarrott notò centinaia di cadaveri con i giubbotti di salvataggio tra i resti del relitto. Descrivendo come Lowe e l'equipaggio della scialuppa avessero raccolto la gente che si trovava in acqua, Scarrott descrisse vivamente, quasi mimando la scena, le circostanze in cui avevano trovato uno di essi:

> «Si trattava di un bottegaio; si trovava sopra una scala [...] era inginocchiato, come se stesse pregando e chiedendo aiuto nello stesso tempo. Quando lo vedemmo era lontano come da qui a quel muro; c'erano molti resti, mi spiace dover dire che c'erano più corpi che relitti della nave e ci volle una bella mezz'ora per percorrere quel tratto di mare, a causa dei cadaveri che ci separava da quell'uomo. Non era possibile remare; dovemmo allontanare i cadaveri spingendoli per avvicinarci [...] allungammo un remo e l'uomo lo afferrò, riuscì a tenersi stretto e lo facemmo salire sulla scialuppa».

Uno dei quattro uomini raccolti morì mentre Lowe e i suoi uomini raggiungevano il resto della flottiglia. Essi videro una "zattera" con una ventina di persone e le fecero salire sulle scialuppe; rimorchiarono un canotto mentre si dirigevano verso il *Carpathia.* Rispondendo a Scanlan, Scarrott disse che ci sarebbe stato tutto il tempo per far salire sul ponte delle scialuppe anche i passeggeri dalla terza classe. Non c'erano ostacoli che impedissero loro di accedere ai ponti superiori. Per esempio c'era una scala su ogni lato del ponte a pozzo e tramite queste potevano raggiungere A ponte delle scialuppe. Quel veterano, in mare da 18 anni, spiegò che secondo il Ministero per il Commercio soltanto quattro delle venti scialuppe dovevano avere una bussola, ma quando egli cercò la lampada, che avrebbe dovuto essere appesa sotto il sedile del rematore, non la trovò.

Lunedì 6 maggio la commissione si trasferì a Southampton per visitare *l'Olympic* e farsi un'idea più chiara della disposizione e delle caratteristiche strutturali della nave perduta; la terza seduta di udienza nella sala delle esercitazioni venne rimandata al giorno 7 maggio, quando il primo

testimone a essere sentito fu il fochista George Beauchamp. Questi era di servizio nella sala caldaie numero dieci quando udì un boato simile a un tuono, provocato dalla collisione con l'iceberg. Venne dato il segnale di fermare i motori tramite il telegrafo interno, le porte stagne vennero chiuse e venne dato ordine di spegnere le caldaie, operazione che richiese quindici minuti. Dato che l'acqua si stava alzando nel compartimento, egli dovette fuggire da una scala di emergenza. Non sapendo a quale scialuppa era stato assegnato, salì sulla numero tredici, quella di Fred Barrett, e lo aiutò a remare per allontanarsi dal relitto. Egli udì «esplosioni e boati» mentre la nave affondava e poi grida provenienti dall'acqua; la loro scialuppa era a pieno carico e quindi non tornarono indietro. Sulla barca non c'erano né luci né bussola né cibo né acqua.

Hitchens, al timone al momento della collisione, fu il testimone successivo. Mentre era di servizio sul ponte tra le 20.00 e le 22.00 disse che Lightoller gli aveva ordinato di comunicare al carpentiere di bordo che la temperatura era abbastanza bassa da far congelare l'acqua dolce. Aveva dato il cambio al timoniere Olliver alle 22.00 e alle 23.40 aveva ricevuto l'ordine «tutto a dritta» dato da Murdoch. Essi avevano coperto quarantacinque miglia nelle due ore precedenti la collisione ed erano diretti a nord 71° ovest. La nave aveva oscillato di due punti di bussola a babordo quando aveva colpito l'iceberg. Un minuto più tardi il capitano comparve sul ponte.

Smith inviò il carpentiere a ispezionare la nave. Dopo mezzanotte ordinò di iniziare a calare le scialuppe e distribuire i giubbotti di salvataggio. Hitchens assunse il comando della scialuppa numero sei e Lightoller gli ordinò di «dirigersi verso quella luce: c'era una luce a circa due punti da babordo, a prua, credo a cinque miglia di distanza [...] Pensammo che si trattasse di una nave [...] La luce si stava muovendo, e scomparve gradualmente. Non sembrava che si stessimo avvicinando *[sic]*». Hitchens non era l'unico testimone a ricordare che dal *Titanic* erano stati sparati dei razzi colorati, diversi da quelli bianchi.

William Lucas, marinaio scelto, disse alla commissione di essersi unito all'equipaggio circa quindici minuti prima che la nave lasciasse Southampton. Dopo la collisione aveva visto un paio di tonnellate di ghiaccio bianco sporco sul ponte a pozzo. Era stato assegnato alla scialuppa di emergenza numero uno, ma aiutò a caricare otto scialuppe, prima di unirsi all'equipaggio del canotto D. Le donne presenti sul ponte

erano un numero insufficiente da riempire le scialuppe. Dalla sua imbarcazione, sul lato di babordo del relitto, vide la debole luce di una nave in movimento e la luce della testa d'albero a otto o nove miglia di distanza.

Il fochista capo Fred Barrett raccontò come l'acqua aveva fatto irruzione nella sala caldaie numero sei, da uno squarcio a circa mezzo metro dal pavimento. L'udienza riprese il mattino del quarto giorno, l'8 maggio. Barrett disse che la scialuppa quindici era stata calata trenta secondi dopo la propria, la numero tredici, e che quasi vi si era posata sopra. «Una leggera corrente ci fece spostare sotto alla quindici»: questa fu la sua deduzione mentre tagliava le funi per liberare la scialuppa che però fu quasi investita da un getto d'acqua scaricato lateralmente. Concluse che lo spostamento in avanti della nave mentre incominciava ad affondare era il motivo per cui la numero quindici quasi aveva affondato la tredici. «Ci siamo semplicemente tolti di mezzo».

Fu poi Thomas Lewis, del sindacato navale britannico a fare le domande; Barrett disse che il carbonile numero sei era vuoto per via di un ordine dato poco dopo la partenza da Southampton.

> Lewis: «C'era stato qualche problema?».
> Barrett: «Sì».
> Lewis: «Di cosa si trattava?».
> Barrett: «Il carbonile andava a fuoco».
> Lewis: «Poco dopo aver lasciato Southampton...».

A questo punto Mersey volle sapere se questo incendio fosse rilevante ai fini dell'indagine; testimone e avvocati gli spiegarono che aveva danneggiato la paratia.

Il procuratore generale prese nuovamente la parola per l'esame di Reginald Robinson Lee, una delle vedette: delle sei presenti a bordo cinque vedette furono chiamate a testimoniare; Lee era il secondo di Fleet quando venne avvistato l'iceberg. Isaacs parlò del binocolo mancante. Lee pensava che con il binocolo sarebbe stato possibile avvistare prima l'iceberg. A differenza di quasi tutti i testimoni (tranne Fleet), Lee disse di aver visto della nebbia prima della collisione. L'iceberg era più alto del castello di prua (oltre 16 metri), una massa scura con una frangia sulla parte superiore. Mentre lo superavano si era voltato indietro a guardarlo.

«Mentre scivolava verso poppa sembrava bianco» il che avrebbe potuto essere una conseguenza della luce riflessa dalla nave. Egli rimase nella gabbia fino alla fine del suo turno di guardia, a mezzanotte, e finì sull'imbarcazione di Barrett. Anche Lee aveva visto le luci di un vascello, prima e dopo aver abbandonato la nave.

Il marinaio scelto John Poingdestre, il testimone successivo, disse che il vascello era frutto dell'immaginazione di qualcuno. Egli aveva visto una luce a quattro o cinque miglia di distanza dall'orizzonte, stando sulla sua scialuppa, la numero dodici, che altri avevano ritenuto una nave. Malgrado il proprio scetticismo egli disse ai passeggeri, perlopiù donne, che sarebbero stati raccolti dopo pochi minuti. Aveva remato nella direzione da cui provenivano le grida ma, dopo un quarto d'ora di ricerche, non aveva trovato nulla, a parte centinaia di sedie a sdraio.

Il gruppo di legali del Ministero per il Commercio stava seguendo uno schema, esaminando membri dell'equipaggio di ogni scialuppa, sebbene senza seguire un ordine particolare. James Johnson, cameriere di prima classe, testimoniò il giorno seguente descrivendo quanto era successo sulla scialuppa di Boxhall. Riferì anche l'amara battura, che aveva proferito un ignoto membro dell'equipaggio quando avvertirono l'impatto con l'iceberg: «Un altro viaggio a Belfast». Disse che sulla scialuppa due si era discusso di tornare indietro; il suggerimento era partito da Boxhall ma «le signore avevano detto di no». Si udivano grida provenire dall'acqua ma «esse dissero di essere spiacenti, eccetera eccetera...».

Poi toccò allo stivatore Thomas Patrick Dillon che descrisse come stava per affondare con la nave. Era rimasto sul ponte di poppa per circa cinquanta minuti e poi era stato risucchiato a 3 metri e mezzo di profondità; ritenne che fossero circa 1.000 le persone finite in acqua; galleggiò in mezzo a loro per una ventina di minuti, prima di essere salvato dalla scialuppa numero quattro e aver perso conoscenza. Mentre i passeggeri aspettavano la fine, non c'erano stati «disordini di nessun tipo». Tra i suoi salvatori c'era Thomas Ranger, un ingrassatore che ricordava di aver aiutato a tirare fuori dall'acqua sette persone. «Dovemmo strofinali vigorosamente, per far loro riprendere conoscenza». Ranger disse che il generatore per le luci di emergenza si trovava sotto al quarto fumaiolo, quello più a poppa e le luci erano rimaste accese fino all'ultimo, poiché i cavi elettrici erano isolati con una ricopertura in gomma. La luce andò via quando l'acqua raggiunse la dinamo. "Ranger" potrebbe essere un errore di

stampa, dato che questo nome non compare sull'elenco dei membri dell'equipaggio.

L'ultimo testimone del quinto giorno fu il primo fochista Charles Hendrickson che disse di essere stato assegnato all'imbarcazione dodici, ma venne fatto salire sulla numero uno, a bordo della quale si trovavano soltanto dodici passeggeri: tre uomini, due donne e sette membri dell'equipaggio. I passeggeri, tra i quali vi erano sir Cosmo e lady Duff Gordon, si erano opposti all'idea di Hendrickson, che voleva tornare indietro a salvare altri superstiti «per timore di essere risucchiati». «Urla e terribili grida» si potevano udire anche a 200 metri di distanza ma essi «fecero finta di non sentire». Gli unici che si erano opposti a questa crudele decisione erano stati i Duff Gordon. Il giorno prima che il *Carpathia* attraccasse a New York, ognuno dei sette membri dell'equipaggio aveva ricevuto da sir Cosmo un assegno da 5 sterline.

Il torpore in cui inevitabilmente sprofondano le udienze, anche quando si tratta di fatti così drammatici, durò vari giorni ma venne meno quando si rivelò la portata delle dichiarazioni che erano state rese. I giornalisti scrivevano come degli indiavolati. Hendrickson passò la giornata al banco dei testimoni, descrivendo come aveva carteggiato e ricoperto d'olio nero la paratia bruciata e danneggiata del carbonile numero sei per «ripristinarne il suo aspetto originale». Il giorno sei venne occupato da altri quattro marinai che descrissero cosa era accaduto sulle varie scialuppe.

La commissione tornò per la seconda volta a fare un sopralluogo *sull'Olympic* lunedì 13 maggio; riprese i lavori nella sala delle esercitazioni il settimo giorno dell'inchiesta, martedì 14. Quel giorno e la maggior parte di quello successivo furono dedicati al *Californian,* uno degli elementi chiave dell'inchiesta: lord Mersey, discretamente spinto dalle parole del procuratore generale, inchiodò il proprio capro espiatorio.

In tutti i sensi Stanley Lord fece tutt'altro che una buona impressione e si può dire che fu il peggior nemico di se stesso al banco dei testimoni: si dimostrò arrogante, freddo e inflessibile.

Il senato americano non aveva ancora presentato il rapporto della propria inchiesta ma la stampa britannica era piena di articoli sull'equivoca testimonianza che Lord aveva reso a Washington, il 26 aprile e riportava anche il resoconto di Gill, che affermava di aver visto una grossa nave di linea al momento della sciagura. Tutto questo fu sufficiente a Mersey per condannare nella propria mente lo sfortunato comandante Lord prima

ancora che questi avesse aperto bocca. Presto i pregiudizi del giudice furono manifesti, mentre il procuratore generale delicatamente metteva all'angolo il severo comandante, originario del Lancashire, così mal equipaggiato per navigare nelle pericolose acque legali.

Lord spiegò di essersi fermato nell'area coperta dai ghiacchi alle 22.21 di domenica 14 aprile. Aveva iniziato a far girare i motori alle 5.15 del mattino, prima di muoversi alle 6 del giorno 15. Aveva visto a dritta la luce bianca di una nave diretta a ovest, verso le 23 di domenica. Aveva chiesto al telegrafista Cyril Evans con quali navi fosse stato in contatto e questi rispose: «Soltanto il *Titanic*». Della nave che era stata avvistata Lord disse: «Non si trattava del *Titanic*», dato che non c'era lo sfavillio di luci. Poi notò una luce laterale verde e poche luci di ponte di una nave a sei o sette miglia di distanza verso le 23.30: purtroppo per Lord si trattava proprio del momento in cui si verificò la collisione del *Titanic,* alle 23.40 secondo l'ora della sua nave. Alle 23.00 aveva detto a Evans di comunicare al *Titanic* che il *Californian* era fermo, circondato da ghiacci. Quando andò a letto, si poteva vedere chiaramente una nave di portata media con una luce verde: essa era immobile, a circa cinque miglia a sud-sud-est. Il terzo ufficiale Groves tentò di contattarla con dei segnali luminosi ma non ebbe risposta. All'1.15 del mattino il secondo ufficiale Stone riferì con l'interfono di aver visto un razzo e che la nave avvistata aveva cambiato posizione spostandosi verso sud-ovest: se Stone aveva ragione, entrambe le navi precedentemente avvistate si erano mosse oppure se ne erano andate ed erano state sostituite da un'altra; il *Californian* si stava spostando e girando impercettibilmente, ma a prescindere dalla direzione verso cui stava puntando, l'est rimaneva est e l'ovest, ovest.

A questo punto Mersey scoprì le proprie carte: «Ciò che penso in questo momento, è che essi abbiano visto il *Titanic*». In malafede Isaacs chiese a Lord:

> Isaacs: «Se ha visto due luci, doveva trattarsi del *Titanic,* vero?».
>
> Lord: «Non credo».

L'affermazione di Lord era giusta, soprattutto visto che il *Titanic* aveva una sola luce di quel tipo! Tuttavia il commissario per il naufragio e il procuratore generale spudoratamente misero insieme le dichiarazioni

secondo cui Evans era stato in contatto con una sola nave, il *Titanic;* Groves aveva visto due luci della testa d'albero, ed erroneamente pensavano che il *Titanic* avesse proprio due luci; e infine il fatto che Lord e altri avevano visto una nave nella direzione generale del *Titanic.* Da questi fatti trassero la "prova" che Lord aveva avvistato proprio il *Titanic.* Questo oltraggio alla logica sarebbe stato deriso in un tribunale penale. E' vero che si sapeva che una sola nave si trovava nelle vicinanze del *Californian,* ma ciò non escludeva la presenza di altri vascelli con due luci di testa d'albero ma privi di telegrafo o di lampada morse: si sa che quella notte, sulla rotta tra l'Inghilterra e l'America, c'erano circa tre dozzine di navi e l'unica cosa di cui si è certi è che l'elenco non è completo (si veda l'appendice seconda).

Quando Lord seppe che era stato visto un razzo, pensò che si trattasse di una specie di segnale con cui . a nave confermava di avere ricevuto il messaggio della lampada di Groves: infatti molte navi non utilizzavano lampade di tale tipo. Non sapeva che sette o otto razzi erano stati avvistati dalla sua nave quella notte: pensava che i suoi uomini ne avessero visto soltanto uno. Lord disse anche di aver visto una nave passeggeri, il *Mount Tempie,* in corrispondenza della posizione di Boxhall alle 7.40 del giorno 15. Poi vide i resti a 41°33' nord, 50°1' ovest o una dozzina di miglia a sud-sud-est rispetto a quella posizione. Il viaggio interrotto era stato per Lord «la prima esperienza in un campo di ghiaccio [...] Ho prestato la massima attenzione».

Interrogato da Robertson Dunlop che rappresentava la Leyland, lo stesso Lord e i suoi ufficiali, lo sfortunato comandante fu in grado di chiarire soltanto due punti: Gill, il fochista incaricato del motore ausiliario, aveva disertato a Boston; il *Californian* non avrebbe potuto raggiungere la nave prima che colasse a picco, nel lasso di tempo intercorso tra il momento in cui l'apprendista Gibson si recò nella cabina di Lord e l'affondamento. Tuttavia Mersey intervenne, questa volta rivolgendosi a Dunlop: «Se ho capito bene lei intende dire che se lei avesse saputo che quel vascello era il *Titanic,* non avrebbe tentato di raggiungerlo?» Dunlop rispose: «No, vostro onore»; il capitano aveva concluso che non avrebbe potuto arrivare in tempo e inoltre che provarci sarebbe stato «estremamente pericoloso». Il capitano Lord avrebbe potuto tentare, ma non avrebbe raggiunto la scena prima del *Carpathia,* anche se avesse saputo che era stato sparato più di un razzo, spiegò Dunlop. Mersey chiaramente non era stato colpito dalle sue

dichiarazioni.

Il testimone successivo fu l'apprendista James Gibson (20 anni): disse di essere andato nella cabina di Lord alle 2.05 ora della nave (ventisette minuti prima che il *Titanic* affondasse) per riferire che erano stati visti otto razzi bianchi. Pensava che la nave, ormai scomparsa alla vista, che non aveva segnalato di essere in difficoltà, fosse una nave da carico ma, dato che la luce rossa era più alta di quella verde, doveva essere inclinata a dritta.

Herbert Stone, il secondo ufficiale, pensò che i razzi venissero da una nave più lontana di quella di cui avevano visto le luci. «Non sembrava che i razzi salissero molto in alto; erano alquanto bassi all'orizzonte; raggiungevano appena metà dell'altezza della luce dell'albero di testa, e io pensai che i razzi dovessero andare più in alto di così» rifletté e aggiunse «non potevo capire una cosa: perché, se i razzi provenivano da una nave oltre a quella avvistata, essi non cambiarono posizione quando la nave modificò la propria?». Uno degli ultimi tre razzi avvistati era molto più luminoso degli altri, ma doveva provenire dalla nave avvistata dal *Californian.* I tre razzi erano stati visti verso l'1.40 ma la nave a vapore sotto osservazione si stava muovendo poiché la sua posizione rispetto all'osservatore stava cambiando: da sud-sud-est si mosse verso sud a sud-ovest e un mezzo punto di bussola a ovest, infine essa scomparve alle 2.40; a questo punto Stone fece rapporto a un Lord assonnato.

Charles Victor Groves, terzo ufficiale, disse di aver pensato che la nave, di cui aveva visto sparire le luci alle 23.40, fosse una nave passeggeri; altrimenti essa doveva aver virato a babordo di due punti e in quel modo non era più stato possibile vederne le luci. Mersey pensò che in quel momento il *Titanic* avesse virato a babordo di due punti per tentare di evitare l'iceberg. Groves disse che, dopo che le luci scomparvero, la luce di navigazione *di babordo* si poteva distinguere molto più chiaramente, poiché non si vedevano altre luci. Se si trattava della stessa nave doveva aver invertito rotta, il che implicava uno spostamento di 180° circa da ovest a est.

Rispondendo al viceprocuratore generale, sir John Simon, il capo ufficiale George Frederick Stewart disse in merito alla nave misteriosa: «Pensavo che il vascello avesse visto una nave sparare dei razzi a [suo] sud e che stesse rispondendo». Stone aveva dato l'impressione di aver visto due navi diverse in due momenti diversi, a meno che quella originaria

avesse incontrato i ghiacci e avesse ripercorso la propria rotta in senso contrario. Quella notte il *Californian* si trovava trenta miglia a nord rispetto alla posizione in cui fu avvistato il relitto al mattino, tra le diciannove e le venti miglia a nord della posizione di Boxhall. Né il *Titanic* né i suoi razzi avrebbero potuto essere visti da una tale distanza. Mersey lo interruppe a questo punto, senza motivo, per dire che a suo avviso la nave che aveva visto doveva essere il *Titanic.* Un mese dopo l'affondamento non c'era ancora traccia della "nave del mistero". Si trattava di credere alle testimonianze concordi di Lord, Stewart e Stone contro quelle di Groves e Gill oltre alla testimonianza secondaria di Gibson e del telegrafista Cyril Evans. Mersey aveva fatto la sua scelta.

Evans raccontò di essere andato a letto esausto alle 23.30 di domenica. Non si era offeso perché il *Titanic* lo aveva perentoriamente interrotto, invitandolo a lasciare liberi i canali mentre Evans avvertiva la nave della presenza di ghiacci; era normale nel suo tipo di attività e comunque le navi più grandi e più veloci avevano la precedenza nella trasmissione dei messaggi ed erano considerate più importanti.

Il tribunale passò poi al *Mount Tempie.* Butler Aspinall interrogò il capitano Moore a nome del Ministero per il Commercio. Il legale non fece nessuna domanda sulla sua posizione o sui movimenti della sua nave in quel momento così determinante. Moore disse di aver ricevuto messaggi che segnalavano la presenza di ghiacci sabato 13 aprile e di aver modificato la propria rotta, dirigendosi verso sud: non era stato necessario ridurre la velocità, ma i comandanti della Canadian Pacific avevano sempre l'ordine di non entrare nei campi di ghiaccio. Sentendo la richiesta di aiuto, «immediatamente invertii la rotta e mi diressi a est»; vennero fatti i preparativi per il salvataggio, anche le scialuppe furono sospese pronte per essere calate. Alle 3.25 del mattino, ora della nave (quattro minuti indietro rispetto al *Titanic),* aveva dovuto fermarsi, bloccato da spessi strati di ghiaccio. Tra l'1.00 e l'1.30 aveva visto a sud una nave su una rotta parallela alla propria ma che lo precedeva, dato che ne aveva visto la luce di poppa; si trattava di un vascello con un fumaiolo nero e una striscia bianca con qualche simbolo. Questa nave rimase sotto osservazione fino allo spuntar del giorno. Verso le 3 del mattino era stata vista la luce verde di un vascello (ma niente di più); in quel momento il *Mount Tempie* si trovava fermo a quindici o sedici miglia dalla posizione del relitto. Il *Carpathia* e il *Californian* erano stati avvistati alle 8 del mattino.

Moore disse di aver percorso, per ventisette anni, le rotte dell'Atlantico settentrionale, in estate il suo porto di partenza e ritorno era quello di Montreal, in inverno quello di St. John (New Brunswick). Questa compagnia non era solita fornire binocoli alle proprie vedette. Non aveva mai visto dei ghiacci tanto a sud e li avvistò soltanto quando virò a nord e poi a est per andare in direzione del *Titanic*. Invitato a esprimere il proprio parere sulla velocità mantenuta dal capitano Smith, Moore disse che «era tutt'altro che saggia», dato che era a conoscenza della presenza di ghiacci davanti a loro.

Il testimone successivo fu il suo radiotelegrafista, John Durrant, il quale disse di aver intercettato la prima richiesta di aiuto alle 00.11, ora della nave, del 15 aprile. La nave aveva modificato la propria rotta non più di 15 minuti più tardi.

Lord Mersey riteneva che il capitano Moore non dovesse spiegazioni a nessuno e su nessun fatto, dato che il colpevole era il capitano Lord: era lui a non aver compiuto il proprio dovere. Moore doveva aver tenuto fermo il *Mount Tempie* tra i ghiacci a lungo, mentre Rostron stava facendo di tutto per aiutare i superstiti, ma sembra che questo dato non sia stato messo agli atti.

Durrant confermò che alle 5.11 del mattino, ora della nave, egli aveva informato il *Californian* della sciagura. Aveva capito cosa fosse accaduto quando il *Titanic* non aveva più risposto ai suoi ripetuti messaggi. Il telegrafista completò la propria testimonianza all'inizio del nono giorno. Venne seguito al banco dei testimoni dall'inserviente dei bagni Samuel Rule la cui testimonianza complicò le cose invece di chiarirle. Inizialmente, il sesto giorno, aveva detto che quasi tutte le persone sulla sua scialuppa, la numero quindici, erano uomini ma questa volta disse che erano quasi tutte donne. In seguito confuse le idee degli avvocati sull'identità della nave che era rappresentata nel modello che si trovava nella sala delle riunioni della commissione.

Il decimo giorno iniziò con la seconda testimonianza di Charles Hendrickson, che aveva parlato del dubbio comportamento dei Duff Gordon. Quel giorno il tipo di spettatori era decisamente diverso: erano presenti molti membri della società elegante di Londra, che volevano vedere come si sarebbe difeso dalle accuse il ricco marito della *couturière* "Lucile". Hendrickson fu sottoposto a un contro-interrogatorio da H.E. Duke, consigliere della Corona, che rappresentava la coppia. Il primo

fochista era imperturbabile, rimase assolutamente fedele alla propria versione, aggiungendo qualche dettaglio sul comportamento di lady Duff Gordon: quando era sul *Carpathia,* ella aveva chiesto all'equipaggio della scialuppa di firmare il suo giubbotto di salvataggio come ricordo, uno di questi marinai cortesemente scattò una foto dei superstiti dalla scialuppa numero uno. Sir Cosmo disse che aveva dato del denaro ai membri dell'equipaggio per «compensare la perdita del loro equipaggiamento».

Fu poi la volta di George Symons, marinaio scelto e vedetta a capo della scialuppa uno. Riferì ciò che ricordava della sciagura e pensava che la nave si fosse spaccata in due mentre affondava, producendo un suono simile a un «forte tuono da lontano». L'interrogatorio di Isaacs fece comparire Symons, semplice marinaio scelto, come un personaggio pomposo, che enfatizzava come era stato «padrone della situazione»: «Ho agito secondo la mia discrezione», egli affermò, un'espressione che sa di ammaestramento da parte dell'agente di Duff Gordon. Symons disse che era stato sorpreso per il fatto che nessuno (*sic)* avesse suggerito di tornare a prendere le persone che gridavano nell'acqua. Avevano remato con fatica dirigendosi verso le luci della nave che si trovavano a babordo della scialuppa, ma questa si era allontanata da loro. Ovviamente tentando di screditare il testimone, Isaacs chiese: «Lei si rende conto del fatto che se fosse tornato indietro avrebbe salvato non poche persone?». Sfrontatamente Symons rispose: «Direi di sì».

Però Symons non fu smentito, quando descrisse la visita ricevuta nella sua casa di Weymouth dall'uomo che agiva come rappresentante della famiglia Duff Gordon, dopo la prima testimonianza di Hendrickson. James Taylor, fochista, che si trovava nella barca numero uno e aveva ricevuto una simile vista, confermò la testimonianza di Hendrickson: era stato suggerito di tornare indietro ma una signora e due uomini avevano accennato al pericolo di essere risucchiati.

Quando sir Cosmo Duff Gordon venne interrogato dal procuratore generale, egli disse che la scialuppa doveva essersi allontanata di 900 metri prima dell'affondamento della nave. Si dimostrò chiaramente contrariato dalle domande relative alle grida che provenivano dall'acqua e all'idea di tornare a salvare altre persone con la loro scialuppa, così poco affollata. Egli disse che non aveva sentito nessuno suggerire di tornare indietro o dire che sarebbero stati travolti se lo avessero fatto:

«C'era un uomo seduto a fianco a me e ovviamente nell'oscurità non mi era possibile vederlo. Non l'ho mai visto e non so chi fosse. Probabilmente in un momento in cui avevano smesso di remare, venti minuti o mezz'ora dopo che il *Titanic* era affondato, un uomo mi disse: "Suppongo che lei abbia perso tutto" e io risposi: "Certo". Egli dice: "Ma lei può ricomprarsi altre cose" e io dissi: "Sì". Egli aggiunse: "Abbiamo perso tutto il nostro equipaggiamento e la compagnia non ce ne darà un altro e inoltre sospenderanno la nostra paga a partire da questa notte. L'unica cosa che faranno sarà quella di riportarci a Londra". Così io gli dissi: "Ragazzi, non dovete preoccuparvi per questo: darò cinque sterline a ognuno affinché possiate acquistare un nuovo equipaggiamento". Questo spiega la storia delle cinque sterline».

Sir Cosmo continuava a dire di non essere stato in grado di identificare il proprio interlocutore: si trattava di uno dei sette membri dell'equipaggio e tutti avevano posato in una foto con lui e la moglie sul *Carpa thia,* quattro di essi avevano già testimoniato. Duff Gordon disse di aver informato Rostron del suo gesto e il comandante gli aveva detto che non era necessario.

Quasi tutta la decima giornata fu dedicata a questa noiosa questione; l'undicesimo giorno, lunedì 20 maggio, Mersey disse al parlamentare Thomas Scanlan quando questi iniziò a interrogare sir Cosmo: «Questo incidente è, a mio avviso, di scarso rilievo ai fini dell'inchiesta e non voglio dedicarvi troppo tempo». La Londra "bene" era di ritorno nella sala delle esercitazioni, curiosa di sentire la continuazione della testimonianza del baronetto. Questi disse che la stampa inglese e americana aveva pubblicato articoli sull'esperienza del *Titanic* con la firma della moglie che, in realtà, non aveva scritto una sola parola; tutti gli articoli erano falsi, basati su interviste o voci varie. Un amico di famiglia riferì a un giornalista dei quotidiani del gruppo di Hearst ciò che aveva sentito dire al loro tavolo; questo discorso fu presentato sulla stampa come se fosse stato un resoconto diretto.

L'offerta di denaro era stata fatta circa venti minuti dopo l'affondamento del *Titanic.* Pensava che non sarebbe stato possibile salvare altre persone. Nonostante le limitazioni di Mersey, i tre rimanenti membri dell'equipaggio della scialuppa uno, presero posto, uno dopo l'altro, al

banco dei testimoni. Quando anche il fochista Robert Pusey confermò che sir Cosmo aveva offerto il denaro circa tre quarti d'ora dopo l'affondamento della nave, la dubbia storia della scialuppa numero uno venne chiusa dopo un giorno e mezzo di udienza.

Quattro membri dell'equipaggio, tra cui le cameriere di prima classe Elizabeth Leather e Annie Robinson, raccontarono la propria esperienza prima che venisse convocato Lightoller. Senza dubbio, trattandosi di un ufficiale di grado superiore, egli influenzò i risultati di entrambe le inchieste con la propria lunga testimonianza. Disse al tribunale di aver lavorato fino a quel momento con la White Star e di aver ottenuto il brevetto supplementare di capitano nel 1902. Tutti gli ufficiali, a eccezione di Wilde, si trovavano sul *"Titanic* in occasione dei test durante i quali la nave non aveva superato i 18,5 nodi; aveva tenuto una media di 18 nodi tra Belfast e Southampton.

Il capitano Smith era salito sulla plancia domenica sera alle 20.55, avevano parlato della "calma piatta" che avevano osservato (ma non della velocità della nave). Il capitano rimase fino alle 21.30 e poi andò a dormire dopo aver ordinato di avvertirlo se fosse accaduto qualcosa di strano: qualunque cosa. Lightoller si era spostato su un'ala della plancia per vedere meglio, con il binocolo. Disse di non aver mai individuato dei ghiacci con quello strumento ma di averlo utilizzato invece per osservare oggetti già avvistati ad occhio nudo. La notte era ancora calma e serena e la temperatura dell'aria molto fredda. «Su nessuna delle navi su cui ho attraversato l'Atlantico settentrionale ho sentito dire che la velocità venisse ridotta, quando il clima era sereno, nemmeno a causa del ghiaccio».

Quando udì «un suono stridente ... un leggero colpo», pensò al ghiaccio, uscì dalla sua cabina, salì sul ponte, non vide nulla e si rese conto del fatto che la nave aveva rallentato raggiungendo una velocità di circa 6 nodi ma tornò a letto tranquillamente. «Non era mio compito andare sul ponte dato che non ero di turno». Mersey comprensibilmente intervenne per mettere in discussione questa dimostrazione di notevole sangue freddo: «Che cosa ha fatto? È rimasto coricato sulla sua branda a sentire i rumori fuori?». Lightoller rispose: «Non c'erano rumori. Sono tornato alla mia branda, mi sono coperto e ho aspettato che qualcuno venisse a chiamarmi se avevano bisogno di me». Dopo un quarto d'ora o mezz'ora Boxhall entrò nella sua cabina:

Boxhall: «Sai, abbiamo colpito un iceberg». Lightoller: «Sapevo che avevamo colpito qualcosa». Boxhall: «L'acqua ha raggiunto il livello del ponte F nella sala spedizioni.»

Soltanto allora Lightoller si vestì e raggiunse la plancia. I fochisti stavano scaricando il vapore dalle caldaie e questo produceva un rumore assordante. Continuando la sua testimonianza il dodicesimo giorno, il secondo ufficiale descrisse ancora una volta come aveva aiutato a preparare e caricare le scialuppe di babordo. Ricordava che il capo ufficiale Wilde aveva gridato a un certo punto: «Tutti i passeggeri a dritta». Lo spostamento avrebbe dovuto correggere l'inclinazione a babordo, mentre, più probabilmente a dritta era più facile salire sulle scialuppe. Non avevano riempito le scialuppe prima di calarle per paura che cedessero. Quando iniziarono con i canotti davanti, la nave si era notevolmente abbassata e l'acqua distava appena tre metri. Le luci della nave erano spente sulla prua, nel lato di babordo. Appena dopo era passato a dritta: «sembrava che la nave si stesse immergendo lentamente, io ho camminato nell'acqua». Egli nuotò in direzione della gabbia che affondava e poi di traverso, verso dritta. Venne risucchiato contro una griglia mentre l'acqua stava entrando nella nave ma poi venne liberato da un getto d'aria proveniente dall'interno.

Senza dubbio, nella mezz'ora in cui era stato occupato con le scialuppe, aveva visto più volte la "nave del mistero", a non più di *5* miglia di distanza. I segnali di pericolo sparati non erano razzi ma quasi fuochi d'artificio, che dopo essere esplosi molto in alto, ricadevano sotto forma di tante stelle bianche. La notte del disastro era caratterizzata da «un'eccezionale combinazione di circostanze [...] che non si sarebbero verificate per altri 100 anni». Niente luna, niente vento, niente onde; l'iceberg si era probabilmente rovesciato recentemente e non era bianco ma «nero». Essendovi così tante stelle nel cielo limpido un iceberg bianco avrebbe prodotto un leggero riflesso. Lightoller era certo del fatto che non c'era foschia. Disse che c'erano opinioni diverse sui binocoli: essi potevano anche ritardare l'allarme se la vedetta perdeva tempo a osservare l'oggetto avvistato. Inoltre gli avvistamenti della presenza di ghiaccio spesso erano comunicati a sproposito: quando si arrivava nella zona indicata, molte volte non se ne vedeva traccia.

Lightoller dimostrò il proprio sangue freddo, nonostante la pressione

esercitata da Scanlan e rifiutò di ammettere che l'imprudenza aveva avuto la sua parte nella catastrofe. Per quanto riguardava il controllo della vista, il secondo ufficiale disse che la White Star era unica a prestarvi particolare attenzione. Il Ministero per il Commercio doveva controllare la vista di ufficiali e timonieri; ogni test costava uno scellino.

Lightoller disse di non aver sentito nulla in merito al carbonile in fiamme, ma che se ci fosse stato un incendio, il comandante ne sarebbe stato informato. Era compito del primo ufficiale macchine occuparsene.

Il secondo ufficiale concluse la sua testimonianza, durata una giornata intera, dicendo che era lui ad aver mandato il nostromo ad aprire le porte delle passerelle, ai lati della nave, per permettere ai passeggeri di salire sulle scialuppe.

La commissione sentì gli ufficiali in ordine di rango, occupandosi di Pitman, Boxhall e Lowe il tredicesimo giorno. Pitman disse che l'unico modo per dare l'allarme generale sulla nave era percorrerla, avvertendo le singole persone. Tutti i rapporti, relativi alla presenza di ghiacci di cui aveva sentito parlare, collocavano il pericolo a nord del *Titanic*. Il capitano aveva ordinato di girare da sud-ovest in direzione ovest più tardi di quanto Pitman si aspettasse, il che portò la nave «dieci miglia più a sud» prima di puntare verso New York. Pitman aveva visto la luce di prua di una nave.

Boxhall aveva visto una nave; sia lui sia il capitano Smith l'avevano osservata servendosi del binocolo. Non aveva risposto alle richieste di aiuto o ai segnali inviati con la lampada Morse. Dopo essersi calato con la scialuppa due, fu richiamato col megafono e gli venne detto di remare intorno alla poppa verso dritta. Non gli venne spiegato il motivo dell'ordine, ma certamente aveva qualcosa a che fare con il fallito tentativo di aprire le porte. Alla fine aveva notato un effetto risucchio; i rematori trovarono difficile tenersi al largo: remarono allontanandosi di mezzo miglio in direzione nord-est. L'ormai famoso calcolo di navigazione a stima della posizione della nave si basava su una velocità di 22 nodi e sull'osservazione delle stelle alle 19.30; si era anche tenuto conto della rotta della nave, 86 ovest dalle 17.50 ma la carta della commissione indicava 86 e tre quarti ovest.

«Ho avuto tale onore», disse Lowe quando gli venne chiesto se fosse stato quinto ufficiale. Si è visto ciò che aveva detto all'inchiesta americana; durante quella britannica aveva dimenticato a quale scialuppa era stato assegnato, provocando una reazione incredula da parte di Mersey: «Come

mai?». A parte ciò, la testimonianza fornita a Londra era identica a quella data negli Stati Uniti.

George Elliott Turnbull, vice direttore della Marconi International Marine Communication Company, sotto la direzione di Godfrey Isaacs, dichiarò che gli avvertimenti della presenza di ghiacci erano stati registrati e segnalati all'ufficio idrografico della Marina americana. Prima della sciagura il *Titanic* avrebbe dovuto ricevere avvertimenti inviati da varie navi: il *La Touraine,* il *Caronia, l'Amerika,* il *Baltic* (che ritrasmetteva un messaggio *dell'Athinai),* il *Californian* (in collegamento con l'*Antillian* ma intercettato dal *Titanic)* e il *Mesaba.*

Harold Bride dichiarò di avere udito soltanto uno degli avvertimenti inviati dal *Californian.* In seguito aveva chiesto al telegrafista della nave di non intralciare la propria trasmissione, poiché era occupato. Il collega Jack Phillips aveva continuato a trasmettere finché ci fu energia per alimentare le apparecchiature. Rispetto alla deposizione rilasciata negli Stati Uniti, Bride aggiunse la descrizione di un incidente drammatico ma equivoco: «Qualcuno stava portando via il giubbotto di salvataggio di Phillips quando ho lasciato la cabina». Dall'aspetto l'uomo doveva essere un fochista. I due operatori lo avevano affrontato: «Io lo tenevo e Phillips lo colpiva». Non si può pensare che l'uomo, chiunque fosse, fosse morto per i colpi dei due telegrafisti: probabilmente non era stato più in condizione di salvarsi; alla nave restavano soltanto pochi minuti; gli operatori lasciarono i loro posti secondo gli ordini del comandante. Lightoller, Boxhall, Pitman e Lowe furono richiamati a turno e brevemente interrogati sugli avvertimenti che segnalavano la presenza di ghiacci. Lightoller disse che Smith gli aveva fatto vedere il messaggio inviato dal *Caronia* alle 00.45 di domenica. Boxhall e Pitman più o meno ricordavano di aver visto lo stesso messaggio. Lowe disse di aver visto un appunto, sul muro della sala nautica, con la parola "ghiaccio" e una posizione, ma niente altro che parlasse di iceberg.

La testimonianza di Harold Cottam, nel quindicesi mo giorno dell'inchiesta britannica, non fu una sorpresa per chi conosceva quella fatta in America dal telegrafista del *Carpathia;* aggiunse però di aver aiutato gli operatori del *Titanic* con i messaggi di richiesta di aiuto, poiché essi avevano segnalato di non poter udire nulla a causa della fuga di vapore. Inoltre il giunto di dilatazione frontale attraversava il ponte davanti alla loro cabina e il vapore fuoriusciva proprio da quel punto, mentre l'acqua

entrava nello scafo sottostante. Fu lui ad aiutare il *Titanic* a mettersi in contatto con *l'Olympic.* Fu poi il turno della vedetta Frederick Fleet che continuò a sostenere che c'era foschia davanti alla nave, una decina di minuti prima dell'impatto, anche quando Mersey disse che pensava che Lee, il suo collega, avesse inventato la nebbia come scusa per il fatto di aver avvistato l'iceberg troppo tardi. Fleet disse che l'iceberg era nero e che, in altezza, superava di poco i sette metri della testata del castello di prua. Egli si trovava a 23 metri di altezza, nella gabbia. Mersey ripeté che aveva motivo di sospettare che la nebbia fosse un'invenzione. Fleet prese le difese del collega e assunse un atteggiamento scontroso. Quando Mersey gli presentò parte della testimonianza di Lightoller, gli assicurò anche che non stava tentando di «ingannarlo». Fleet disse: «Ma qualcuno tra loro sì». Un altro avvocato si alzò per fare delle domande, Fleet disse con fare truce: «C'è qualcun altro che vuole provarci *[sic]* con me?» Mersey assunse un modo di fare più gentile: «Bene, direi che capisco il testimone. Volete fare altre domande?». Il procuratore generale rispose: «Oh no». Fleet commentò: «Ben fatto». Mersey intervenne di nuovo: «Le sono molto grato. Penso che lei abbia presentato la sua testimonianza molto bene anche se non sembra fidarsi di nessuno di noi». Il tormento di Fleet era terminato: qualsiasi segreto stesse nascondendo, rimase tale. Il procuratore generale aggiunse che il controllo della vista era volontario, che costava uno scellino e che chi vi si sottoponeva doveva pagare di tasca propria: è facile capire perché pochi si facessero controllare la vista.

Furono chiamati a testimoniare, uno dopo l'altro, sette membri dell'equipaggio; furono interrogati in merito alla loro esperienza sulle scialuppe; il quarto testimone del sedicesimo giorno era Ernest Gill, assistente ai motori supplementari del *Californian.* Egli venne presentato da Isaacs con fare conciliante che disse: «La sostanza [del memoriale di Boston] è ormai fuori discussione ed è del tutto giustificata da ciò che aveva detto in America». Era stata confermata dalla testimonianza di alcuni ufficiali e dell'apprendista Gibson. Non è stato messo agli atti nessun intervento di protesta da parte di Robertson Dunlop, il legale che rappresentava Lord, assente dalla sala. Poi Gill ripeté la storia della nave ben illuminata che poteva trovarsi fino a dieci miglia di distanza e dei razzi che aveva visto. Era stato convocato in America e così non aveva potuto tornare sul *Californian,* quindi non si trattava di diserzione.

Quando Gill lasciò il banco dei testimoni i presenti furono richiamati al

silenzio e Joseph Bruce Ismay, molto teso, prese posto al banco dei testimoni per essere sentito direttamente dal procuratore generale. Egli spiegò il rapporto esistente tra IMM-Oceanic e la White Star. L'IMM possedeva sette compagnie, cinque britanniche e due americane, per un totale di quasi un milione di tonnellaggio di cui la White Star ne gestiva quasi la metà. Isaacs disse, senza dubbio cercando un punto utile a nome del Ministero per il Commercio: «In sostanza il *Titanic* era una nave di proprietà americana?» Ismay replicò: «E' vero». Egli non aveva interessi nella società costruttrice Harland & Wolff, ma illustrò al tribunale il duplice ruolo di lord Pirrie. Nessuna reazione fu messa a verbale.

Ismay disse che il capitano Smith gli aveva consegnato il messaggio relativo ai ghiacci ricevuto dal *Baltic* e insisteva col dire che se lo era tenuto per pura e semplice sbadataggine; che egli (Ismay) aveva dato a Bell, il primo ufficiale macchine, la propria approvazione per una corsa a tutta velocità, quando si trovavano al largo di Queenstown: tuttavia «la nostra intenzione» in America era diventata «l'intenzione» in Inghilterra. Egli negò di sapere che il progetto iniziale di Alexander Carlisle prevedeva un maggior numero di scialuppe di salvataggio; aggiunse che però oramai tutte le navi della compagnia disponevano di un numero di scialuppe sufficiente per tutti i presenti a bordo. L'IMM era l'unico importante operatore non classificato dai Lloyd's e quindi le sue navi venivano ispezionate soltanto dal Ministero per il Commercio; inoltre L'IMM pagava il premio assicurativo più basso del settore navale, poiché si assumeva personalmente gran parte del rischio:

> «Pensavamo che fosse inaffondabile... Ero in piedi vicino alla scialuppa; ho aiutato tutti a salirvi e poi, mentre la stavano calando, io stesso sono salito».

L'insistenza di Ismay nel dire che era un comune passeggero venne messa a tacere da sir Rufus Isaacs che, semplicemente, gli domandò se aveva pagato il biglietto. In ogni caso, l'esperienza del capo della White Star a Londra non era nulla a confronto con la tortura cui era stato sottoposto in America. La sua deposizione terminò il diciassettesimo giorno, al mattino; era il 5 giugno. Insisteva col dire che quando aveva lasciato la nave che affondava, a dritta si vedeva la luce di un'altra nave. Non pensava potesse trattarsi del *Californian,* ma dalle testimonianze

risultava chiaro che quella nave aveva visto le segnalazioni del *Titanic*. Il testimone successivo fu il collega, direttore dell'IMM/Oceanic, Harold Sanderson: disse che le navi della White Star rispondevano ai requisiti sia americani sia britannici. Il ghiaccio aveva raggiunto la rotta esterna a sud tre volte, da quando nel 1898 le principali compagnie avevano iniziato a percorrere tali rotte. Se una nave avvistava il ghiaccio, contattava le altre ma, se il tempo era sereno, i capitani non rallentavano sulle rotte dirette verso l'America del nord: era diverso per le acque canadesi dove la maggior presenza di ghiaccio portava a stabilire norme più severe. Sanderson pensava che la decisione del capitano Smith di ritardare il cambio di rotta, che lo fece spostare di poche miglia a sud rispetto alla rotta inizialmente stabilita, fosse stata presa in seguito alla segnalazione della presenza di ghiacci.

In netto contrasto con l'udienza americana, che non si era soffermata su questo argomento, l'inchiesta britannica insisté molto sul binocolo mancante dalla gabbia. La stessa domanda era stata rivolta a cinque vedette, a Lightoller e a Ismay; l'ottavo testimone, Sanderson, diede un unico blando contributo quando venne sentito dal vice procuratore generale, sir John Simon:

> Simon: «Ci è stato riferito dalle vedette che c'era un binocolo sull'Olympic».
> Sanderson: «Tra Belfast e Southampton».
> Simon: «Sto parlando *dell'Olympic*».
> Sanderson: «Oh, mi scusi signore; sì».
> Simon: «E non c'era forse un binocolo sul *Titanic!*».
> Sanderson: «Sì».
> Simon: «Oh, mi scusi, essi erano [forniti] *sull'Oceanic* ma sul *Titanic* essi erano stati forniti al ritorno da Belfast?».
> Sanderson: «Sì» .

Così nel diciassettesimo giorno della tanto pubblicizzata inchiesta sulla perdita della nave chiamata *Titanic,* il direttore generale della compagnia ancora confondeva quest'ultima con la gemella. Chi faceva le domande non era meno confuso, così come molti dei suoi illustri colleghi durante quell'inchiesta spesso scombinata; comunque l'errore di Sanderson sembra strano.

Egli tornò al banco dei testimoni il 6 giugno, il diciottesimo giorno, per dichiarare che la prima volta in cui aveva sentito parlare del carbonile cinque era stato durante l'inchiesta. Quindi aveva verificato la notizia a Southampton, ricevendo conferma del fatto che era in fiamme già da Belfast.

Il diciannovesimo giorno la commissione passò a esaminare gli aspetti relativi alla costruzione, convocando Edward Wilding, ingegnere navale della Harland & Wolff. Interrogato sulla struttura "a celle" e l'alto doppio fondo del *Mauretania,* nave ammiraglia della Cunard, detentrice del Nastro Azzurro, Wilding disse che i suoi fianchi erano costeggiati da carbonili stagni, ma aggiunse che se si fossero prodotte delle falle, la nave facilmente si sarebbe inclinata e tale pendenza sarebbe stata difficile da correggere, a causa delle paratie longitudinali.

Wilding, che durante la testimonianza diede l'impressione di essere estremamente competente in materia, era «abbastanza sicuro» che il *Titanic* sarebbe sopravvissuto in caso di collisione frontale, anche se i marinai addetti alle macchine nel castello di prua sarebbero sicuramente morti. La nave si sarebbe salvata se il timone non fosse stato spostato a dritta, cioè se Murdoch non avesse effettuato la sfortunata virata a babordo. La nave *Arizona* aveva colpito frontalmente un iceberg nel 1878 ed era sopravvissuta. Circa 30 metri della superficie di prua del *Titanic* sarebbero stati compressi verso la poppa, fino alla seconda divisione stagna, che era dotata anche di una "paratia di collisione" più resistente del normale. Secondo i calcoli di Wilding, l'iceberg aveva prodotto uno squarcio di circa 1 metro quadrato, di area totale, distribuito in modo irregolare e discontinuo lungo le centinaia di metri dello scafo, ma la cui ampiezza media era di circa 2 centimetri. Ci sarebbero state più di 16.000 tonnellate di acqua marina all'interno della nave, quando la prua avesse raggiunto i 12 metri di profondità.

Wilding rivelò che le scialuppe *dell'Olympic* erano state testate con dei pesi a Belfast, per dimostrare che potevano essere calate con il massimo carico a bordo, come era desiderio della Harland & Wolff. Se avesse saputo che gli ufficiali lo ignoravano, li avrebbe informati personalmente.

Non c'era stata nessuna ispezione della nave da parte dei Lloyd's ma il regolamento di questa compagnia assicurativa copriva soltanto le navi lunghe al massimo 198 metri. Il Ministero per il Commercio aveva fatto tra le due e le tremila ispezioni, in genere utilizzando una pratica oramai

consolidata. Il comitato interessato alle paratie aveva stabilito gli standard principali nel 1891. Disse poi che due navi della White Star, il *Teutonic* e il *Majestic,* originariamente erano state costruite dalla Harland & Wolff con le paratie longitudinali, ma in seguito erano state rimosse o perforate, poiché avrebbero potuto produrre un'inclinazione che non sarebbe stato possibile correggere.

Interrogato sulla questione delle scialuppe di salvataggio, disse che Axel Welin, inventore della gru brevettata, gli aveva detto che ogni coppia fissata permetteva di calare tre imbarcazioni. Wilding confermò che una paratia danneggiata dal fuoco era più fragile.

In seguito Leonard Peskett, architetto navale della Cunard, brevemente descrisse la struttura delle «Lusitania»: tredici tra paratie traverse e longitudinali, tutte situate tra chiglia e ponte a tenuta stagna, più un doppio fondo che era alto 2 metri e mezzo su ogni lato. Venne quindi convocato l'onorevole Alexander Montgomery Carlisle.

Il progettista, che aveva lavorato per lord Pirrie nella costruzione delle "Olympic" ed era l'ex direttore generale della Harland & Wolff, disse di essere stato consigliere del Ministero per il Commercio per le questioni relative alla sicurezza della navigazione. Aveva partecipato al progetto delle "Olympic" fino a quando si era ritirato, nel giugno 1910. Aveva consigliato di installare quarantotto scialuppe, dicendo alla White Star che, volendo, era possibile collocarne sessantaquattro sotto a sedici coppie di gru. Carlisle ammise tuttavia di aver firmato le raccomandazioni del Ministero per il Commercio relative alle scialuppe di salvataggio, anche se non concordava con alcune di esse.

Il ventunesimo giorno, l'11 giugno, non furono sentiti altri passeggeri: ci fu soltanto una deposizione secondaria di Duff Gordon e Ismay nel corso della sua testimonianza smise di far finta di essere stato un semplice passeggero. W.D. Harbinson, in qualità di legale della terza classe, chiese quando sarebbero stati convocati questi passeggeri. Mersey, in accordo con l'osservazione fatta dal procuratore generale, rispose: «A mia conoscenza e in base al materiale a nostra disposizione, i passeggeri di cui potremmo raccogliere le deposizioni non potrebbero illuminarci ulteriormente sui fatti su cui stiamo indagando». Non venne soddisfatto il desiderio del signor Harbinson, mentre prese posto al banco dei testimoni il primo di una lunga serie di esperti ufficiali in materia tecnica e nautica.

Particolarmente importante era sir Walter J. Howell, assistente segretario

al Ministero per il Commercio per il settore marittimo, funzionario chiave per le questioni relative alla costruzione navale e alla navigazione. Egli iniziò rifugiandosi nelle statistiche: su 3.250.000 passeggeri che avevano viaggiato sulla rotta anglo-americana nel decennio tra il 1892 e il 1901, 73 erano morti. Nei dieci anni successivi erano deceduti nove passeggeri su 6.000.000 di viaggiatori e così via. Howell rimase al banco dei testimoni fino al ventitreesimo giorno quando sir Alfred Chalmers, comandante, sovrintendente e consigliere nautico del dipartimento marittimo, lo autorizzò ad andarsene. Gli venne chiesto perché fossero ancora in vigore le norme del 1894 relative alle scialuppe di salvataggio.

L'ufficiale, compassato ma affabile, rispose adducendo sette ragioni che qui vengono riassunte e commentate. La prima ragione stava nel fatto che i dati relativi alla sicurezza in mare erano confortanti, il che era vero, se si escludono gli insuccessi parziali. Inoltre le navi erano migliori e meglio costruite; questo invece è falso: le navi della Cunard erano più solide delle nuove navi "Olympic". Il terzo motivo era che, al massimo, si potevano calare con rapidità circa sedici scialuppe: anche questo era falso, come venne dimostrato da Welin. Quarto motivo: le rotte seguite si erano dimostrate sicure e questo fu vero solo fino al 14 aprile 1912. Il quinto motivo, effettivamente vero, era che il telegrafo era generalmente utilizzato e si stava diffondendo sempre di più. La sesta ragione era che: maggiore era il numero di scialuppe maggiore era il numero di uomini, altrimenti "inutili", necessari per gestirle: questo era falso. Infine i proprietari in genere superavano di proposito il rapporto passeggeri/ scialuppe stabilito dal ministero: vero, ma irrilevante. Personalmente non riteneva necessario modificare la normativa in vigore. Quando la Cunard e la White Star iniziarono a costruire le ultime enormi navi, egli consigliò di sottoporre la questione al comitato consultivo, ma il disastro non aveva mutato le sue idee di base di una virgola.

Howell venne sostituito al Ministero per il Commercio, il 1° novembre 1911, da Alfred Young, capitano di nave mercantile che concordava sul fatto che ci dovessero essere scialuppe di salvataggio per tutte le persone a bordo e su tutte le più grandi navi di linea. Il *Titanic* avrebbe facilmente potuto trasportare 63 scialuppe, numero sufficiente per tutti i passeggeri e membri dell'equipaggio. Richiamato il ventiquattresimo giorno, il capitano Young disse che, dopo aver assunto la propria carica, aveva suggerito di aumentare la scala che determinava la capacità di una nave a 50.000 :

5.000 tonnellate. Il 18 febbraio 1911 aveva inviato una bozza a sir Walter Howell. Se le disposizioni della bozza fossero state applicate, il *Titanic* avrebbe avuto 1907 posti secondo il metodo di calcolo allora utilizzato, che per qualche motivo dipendeva non dal numero di persone che si potevano trasportare, ma dalla capacità in metri cubi della nave.

Il ventiquattresimo giorno si avviò con un'iniziativa del procuratore generale, che determinò il destino di Stanley Lord, capitano del *Californian.* Isaacs, che aveva lasciato trasparire questa intenzione già il primo giorno, propose di inserire alcune parole nel questionario preparato dal Ministero per il Commercio per l'inchiesta. Aveva in mente la domanda ventiquattro; disse a Mersey:

> Isaacs: «E' importante che la domanda sia posta in modo specifico e che vostro onore la tenga in considerazione: non si tratta di un punto qualsiasi che potrebbe chiarire le cose in senso generale. È già stato esaminato *(sic]* e il mio collega, il signor Dunlop, era lì a rappresentare il *Californian* e quindi dovremmo formulare la domanda e chiedere a vostro onore di rispondere».
>
> Mersey: «Esattamente. Suppongo di non essere competente per potere interferire con il brevetto di capitano?». Isaacs: «No, penso sia possibile soltanto nel caso di una collisione tra due vascelli. Lì sarebbe sua competenza».
>
> Mersey: «Supponiamo che la mia opinione sulla condotta del capitano del *Californian* sia negativa: l'unica cosa che posso fare è esprimere il mio parere in merito?». Isaacs: «Sì. Ciò che vorremmo chiedere a vostro onore è di esprimere la propria opinione sulle prove a disposizione e farci conoscere la propria conclusione». Mersey: «Va bene».

Era come se a capo dell'inchiesta ci fosse Isaacs e non Mersey! In ogni caso il commissario soddisfò con risolutezza le richieste del procuratore generale.

Quest'ultimo era propenso a escludere critiche e commenti sul comportamento «irrilevante» dei Duff Gordon e su quello di Ismay, che aveva lasciato la nave (sebbene la sua influenza sul capitano dovesse essere menzionata), ma era anche assai favorevole a includere la condanna di Lord, senza accuse o processo. Quando Isaacs ebbe finito la domanda

ventiquattro recitava (aggiunte in corsivo):

> «24. (A) Qual è stata la causa dell'affondamento del *Titanic* e della perdita di vite che ne è seguita o che si è verificata a causa della stessa? (B) *Quali vascelli potevano prestare assistenza al* Titanic *e, se ve ne erano, perché questi aiuti non hanno raggiunto il* Titanic *prima dell'arrivo del* Carpathia? (C) Sono state la costruzione del vascello e la sua organizzazione a rendere difficile per i passeggeri delle varie classi o i gruppi dell'equipaggio il trarre pieno vantaggio di alcuni dei dispositivi esistenti in materia di sicurezza?».

In nessun punto del «Rapporto sull'inchiesta», che è l'unico documento che la maggioranza degli interessati alla vicenda abbia letto, viene menzionato il fatto che la domanda ventiquattro sia stata alterata per i due terzi durante l'inchiesta, in assenza di Lord e alla luce di testimonianze discutibili. Sicuramente si trattava di una procedura giuridica originale e tortuosa che prima trovava la risposta e poi immaginava una domanda che potesse andar bene.

Mentre la parte dell'inchiesta riservata alle audizio ni stava volgendo al termine, dopo i testimoni del Ministero per il Commercio si susseguì una serie di capitani di navi mercantili, che per lo più dichiararono di mantenere costante la velocità, indipendentemente dagli avvertimenti della presenza di ghiacci. Il ventiquattresimo giorno Francis Carruthers, sovrintendente navale a Belfast per il Ministero per il Commercio, disse che soltanto la paratia di collisione B era stata testata, riempiendola d'acqua fino alla sommità; quelle rimanenti erano state controllate con un "sensore" (una lama molto sottile). Il doppio fondo era stato testato con l'acqua, per scoprire eventuali perdite. Era certo che la nave fosse stata portata alla sua massima velocità durante le prove. Non poteva ricordare la curva di virata ma doveva essere stretta; la gente aveva fatto dei commenti in proposito all'epoca.

William Henry Chantler, sovrintendente navale a Belfast, disse di aver esaminato le scialuppe. Esse potevano essere calate con sessantacinque persone (capienza ufficiale) e trasportarne settanta. Questa informazione non era stata indicata sulle scialuppe. Dopo la sciagura i suoi calcoli gli avevano rivelato che esse erano abbastanza resistenti per tollerare un

carico anche doppio.

Maurice Harvey Clarke, ufficiale per l'emigrazione, assistente del Ministero per il Commercio a Southampton, disse che aveva controllato le sistemazioni della nave, le scialuppe e l'equipaggio. Essi si erano presentati divisi secondo le mansioni: marinai, fochisti e camerieri ed erano stati sottoposti a un controllo medico. Due scialuppe erano state provate in acqua. L'ultima delle visite era durata dalle otto del mattino a mezzogiorno durante un giorno di navigazione. Avrebbe dovuto essere informato dell'incendio nel carbonile, anche se così non fu. La sua ispezione completava quella di Carruthers; a differenza di quest'ultimo era un sovrintendente pienamente qualificato (Carruthers era ingegnere). Al Ministero per il Commercio lavoravano diciassette ispettori, Clarke riteneva che fosse necessario disporne di un numero doppio. Prima della sciagura aveva sentito dire che soltanto i fochisti della White Star si opponevano alle esercitazioni con le scialuppe; dopo invece esse erano diventate più gradite sia tra i fochisti che i camerieri. Gli fu anche chiesto perché si esigeva che le navi degli emigrati ricevessero attenzioni particolari.

Lord Mersey decise di rispondere a nome del testimone: «Gli emigranti, per l'esattezza, erano trattati come bambini o infermi bisognosi di attenzioni». Di fatto all'inizio delle emigrazioni di massa, i passeggeri venivano ammucchiati in condizioni non esattamente salutari per massimizzare i profitti. Come abbiamo visto, il periodo di fortuna, crescente nel settore dei trasporti marittimi per passeggeri dal tempo della schiavitù, aveva anche portato al diffondersi della frode assicurativa.

William David Archer, principale sovrintendente navale del Ministero per il Commercio dal 1898 e carpentiere navale qualificato, disse di aver controllato lo scafo in base alle informazioni inviate da Carruthers. Ancora una volta il funzionario definì il *Titanic* come un colosso dai piedi d'argilla: se soltanto la sua bozza del 28 febbraio 1911 fosse stata presa in considerazione, il *Titanic* avrebbe avuto quarantasei scialuppe, per un totale di 3.196 posti o almeno, visto che esistevano le paratie stagne, ventisei scialuppe per un totale di 1.743 posti. Nel caso di una nave da 50.000 tonnellate con paratie a tenuta stagna, si consigliava in genere un numero di scialuppe sufficiente per 2.500 persone. Era il caso del *Titanic,* poiché non aveva sufficienti paratie per rientrare nella categoria per cui la proposta di Archer richiedeva un numero di scialuppe inferiore. Quindi il

Ministero per il Commercio stava effettivamente ammettendo che facilmente avrebbe potuto essere più robusta di ciò che era in realtà. Archer fece notare che, per una nave di tali dimensioni, la normativa tedesca avrebbe imposto un numero di scialuppe di salvataggio sufficiente per 3.198 persone.

Guglielmo Marconi fece la sua comparsa a Londra il ventiseiesimo giorno per affrontare l'interrogatorio da parte del maggior azionista privato della sua società americana, sir Rufus Isaacs. Le questioni sollevate erano tecniche e non diedero origine a controversie. Nessun altro avvocato fece domande imbarazzanti a Marconi, in netto contrasto con quanto era accaduto nel corso dell'inchiesta americana. Disse che la prima nave di linea ad avere il telegrafo era stata il *Kaiser Wilhelm der Grosse* nel 1900. La Cunard aveva adottato il telegrafo nel 1901. Il segnale di richiesta di aiuto "CQD" venne introdotto nel 1904. Sebbene fosse stato trasformato in "sos" dalla convenzione di Berlino del 1908, il "CQD" era ancora utilizzato comunemente: questo era il motivo per cui il *Titanic* aveva trasmesso entrambi.

L'apparecchiatura da cinque kilowatt installata sulla nave aveva una portata garantita di 560 chilometri. Per sicurezza l'apparecchiatura disponeva di una dinamo di emergenza e, per i casi estremi, vi erano anche delle batterie ausiliarie. La sua società preparava mensilmente, in base alle informazioni fornite dalle compagnie di navigazione, un diagramma che illustrava le stazioni costiere: vi era riportato quando e dove le navi che percorrevano rotte regolari sarebbero state alla portata di tali postazioni, e viceversa. L'ordine di precedenza dei messaggi telegrafici era stabilito da un manuale della Marconi, risalente al 1912: segnalazioni di richieste di aiuto; traffico navale e governativo; informazioni importanti per la navigazione; messaggi di servizio; corrispondenza ordinaria. Si supponeva che i messaggi di navigazione fossero controfirmati dal comandante e quindi registrati. Sir Robert Finlay, della White Star, a nome del procuratore generale, espresse in modo mellifluo la gratitudine della commissione per «l'onore di aver visto il signor Marconi». Finlay non ritenne necessario interrogarlo.

Non meno illustre era sir Ernest Shackelton, che all'epoca deteneva il record antartico avendo raggiunto nel 1909 una zona situata a meno di 160 chilometri dal Polo Sud. Appena trentottenne, il grande esploratore veniva considerato un esperto in materia di ghiacci. Disse che in una notte limpida

era possibile avvistare un iceberg di 24 metri già a 9 chilometri di distanza mentre di giorno la visuale poteva spaziare fino a 18 o 20 chilometri. Alcuni iceberg sembravano neri poiché contenevano della terra o perché erano diventati porosi in superficie e non riflettevano più la luce circostante. Aveva visto fenomeni simili nell'Atlantico settentrionale, anche se soltanto come passeggero di una nave di linea. In una notte assolutamente calma sarebbe stato meglio tentare di avvistare gli iceberg stando molto vicino all'acqua. Avrebbe messo un uomo a prua e avrebbe rallentato.

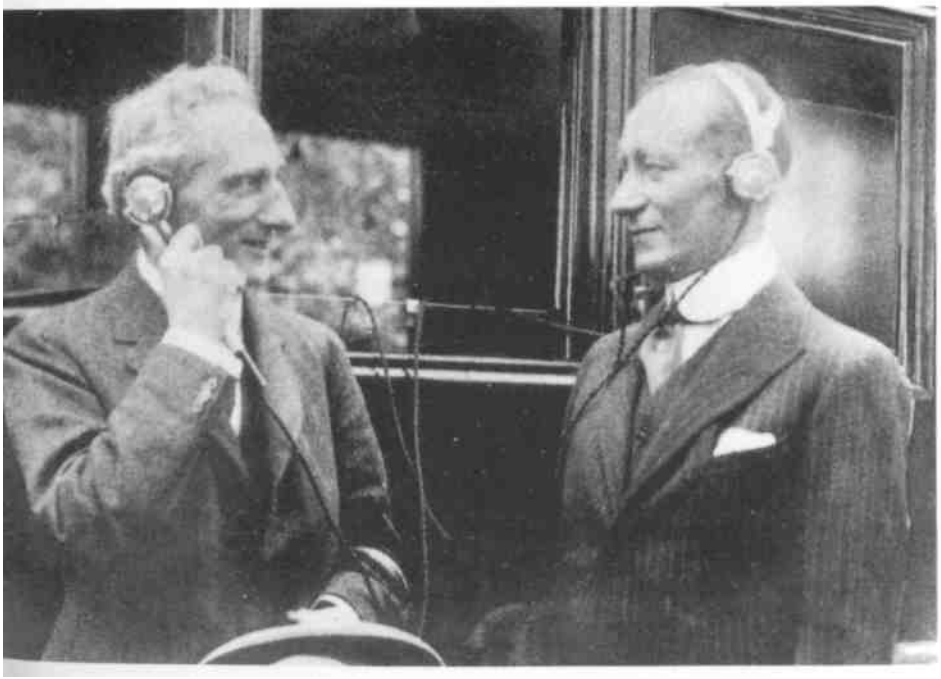
«Non si ha il diritto di portare a quella velocità [il *Titanic]* in una zona di ghiacci [...] Penso che la possibilità di essere vittime di un incidente sia decisamente aumentata dalla velocità della nave». La sua nave, il *Nimrod,* poteva raggiungere soltanto i 6 nodi ma rallentava la velocità a 4 in prossimità di ghiacci. Avrebbe lasciato un solo uomo nella gabbia per permettergli di concentrarsi meglio, ma non riteneva necessario il binocolo. Sarebbe servito piuttosto per controllare qualcosa che gli era già stato segnalato. Senza binocolo era possibile osservare l'intero orizzonte a colpo d'occhio, mentre le lenti permettevano di concentrarsi solo su un punto. La temperatura dell'acqua non era un indizio della presenza di ghiaccio: il ghiaccio d'acqua dolce, una volta disciolto, produce una pellicola così sottile sul mare che anche raccogliendone un campione esso non verrebbe identificato. Si potrebbe individuare il ghiaccio se il vento soffiasse dai banchi ghiacciati verso la nave. Senza vento e con una temperatura particolarmente bassa per quel periodo dell'anno, era molto probabile che ci fosse del ghiaccio nelle vicinanze. Quelle condizioni climatiche e la calma piatta che prevalse anche la notte del 14 aprile «avrebbero potuto non ripresentarsi mai più». Non ci sarebbero state onde rivelatrici alla base dell'iceberg. Ci sarebbe stata foschia solo se ci fosse stata molta differenza tra la temperatura dell'acqua e quella dell'aria, cosa che non si verificò al momento del disastro. Il consiglio di Shackleton per navigare in un campo di ghiaccio di notte era di rallentare al massimo, lasciando pieno abbrivio (forse 10 nodi per il *Titanic).* Era pienamente consapevole delle pressioni che venivano esercitate contro questa prudenza, soprattutto da parte dei comandanti, della concorrenza, delle richieste dei proprietari e della generale passione per la velocità. Il ventisettesimo giorno incominciò con Mersey e Isaacs che dissertarono con gusto di un'altra diceria pubblica. Il procuratore generale presentò

formalmente la bozza finale della ventiquattresima domanda che diceva: «L'unico [vascello] che dà difficoltà [...] è il *Californian.* Per quanto riguarda il *Mount Tempie,* si dispone delle testimonianze. Quella domanda riguarderà il *Californian*». Questo appunto rivela senza dubbio che, dietro le quinte, il ruolo del *Mount Tempie* era stato oggetto di speculazioni se non addirittura di sospetti e critiche e che le autorità avevano deciso di abbandonare l'argomento. Isaacs stava mettendo in guardia Mersey.

THE ILLUSTRATED
LONDON NEWS.
SATURDAY, MAY 4, 1912. SIXPENCE

Ismay (che si sta toccando i baffi) testimonia durante la prima udienza del Senato presso il Waldorf-Astoria di New York[6].

Sir Cosmo Duff Gordon[8], e uno dei suoi assegni da 5 sterline per un soccorritore, e la moglie "Lucile"[2].



Cambiando argomento, Mersey trovò il sostegno di molti avvocati quando presentò la curiosa idea che l'usanza impediva di condannare per negligenza una persona deceduta, nel caso in specie, il capitano Smith. «Sento la più profonda riluttanza a stabilire *[sic]* negligente il comportamento di un uomo che non può essere sentito». Questo causò una reazione da parte di Butler Aspinall: «Sono dello stesso parere, vostro onore. Egli non ha più modo di dare spiegazioni. Si tratta di un uomo dagli ottimi precedenti *[sic]*». Tuttavia lo stesso si poteva dire di Lord, anche se sopravvisse a Smith per mezzo secolo e non ebbe mai occasione di

rispondere alle accuse che lo riguardavano.

Un altro gruppo di capitani dichiarò che non avrebbe ridotto la velocità per il ghiaccio se le condizioni atmosferiche erano favorevoli. Essi erano capeggiati dal primo comandante (ormai in pensione) del *Mauretania,* John Pritchard, che disse di aver sempre navigato a tutta velocità, 26 nodi, in condizioni simili, anche sulla rotta percorsa dal *Titanic.* Wilding presentò nuovamente i risultati dei test dell'arco di virata *dell'Olympic.* Essa aveva bisogno di trentasette secondi per completare un giro di due punti di bussola (22° e mezzo) a 21,5 nodi o settantaquattro giri; in quel lasso di tempo avrebbe percorso circa 400 metri. Avanzando a 18 nodi e poi mandando indietro i motori (e fermando le turbine ausiliarie) la nave aveva bisogno di 900 metri e tre minuti e quindici secondi per fermarsi. Con l'aiuto della Cunard aveva potuto stabilire che il *Mauretania,* trovandosi nelle stesse condizioni in cui si era trovato il *Titanic,* si sarebbe inclinato tra i 15° e i 20°, per via delle paratie longitudinali. Tuttavia, in base ai calcoli, il dispositivo di contro-allagamento sul lato opposto e a poppa, avrebbe potuto correggere l'inclinazione.

Il capitano Rostron comparve il ventottesimo giorno. Era il suo primo giorno in Inghilterra dopo la sciagura, disse, e sebbene non fosse preparato per essere interrogato, non aveva problemi a ripetere quello che già aveva detto nel corso dell'inchiesta americana. Disse anche che, oltre al *Californian,* aveva visto tre navi a vapore il mattino del 15 aprile, in prossimità del luogo della sciagura: una alle 3.15 del mattino, a due punti da dritta, mostrava la prua, di cui si vedeva la luce di babordo (cioè era diretta a ovest e si trovava a destra rispetto a lui) e altre due verso le 5 del mattino, a sette-otto miglia a nord della posizione di Box-hall, una con quattro alberi, l'altra con due, entrambe con un unico fumaiolo.

Altri due lupi di mare, che non rallentavano mai per il ghiaccio, presentarono la propria testimonianza il ventottesimo giorno dell'inchiesta. Gli ultimi otto giorni vennero dedicati alle dichiarazioni finali degli avvocati; Mersey non presentò nessuna dichiarazione, come invece avrebbe fatto in un processo civile o penale davanti alla giuria. Il parlamentare Thomas Scanlan, rappresentante del sindacato marinai e fochisti, fu il primo a tornare alla carica. Accusò il capitano Smith di cattiva navigazione: questa era stata la causa diretta della sciagura. Avrebbe dovuto rallentare e raddoppiare il numero delle vedette. Un numero troppo esiguo di persone erano state caricate sulle scialuppe, a

causa dell'assenza di esercitazioni e per la scarsa preparazione e disciplina degli ufficiali. L'equipaggio non era stato preparato per intervenire con efficacia a causa della mancanza di tempo e del programma di navigazione serrato. Il Ministero per il Commercio era stato compiacente e non si era tenuto al passo con i progressi del settore navale.

Il signor L.S. Holmes, che rappresentava l'Imperiai Merchant Service Guild e quindi gli ufficiali (ma non Smith), difese la condotta dei propri clienti, definendola soddisfacente sotto ogni punto di vista. Gli ufficiali di grado inferiore avevano lavorato più del previsto, per via del sistema di guardia ininterrotta. Una sola persona (Carruthers), per quanto competente, non era sufficiente per effettuare tutte le ispezioni e i controlli su motori, scafo ed equipaggiamento.

W.D. Harbinson dichiarò, a nome dei passeggeri di terza classe, che il disastro avrebbe potuto essere evitato prestando maggiore attenzione. Smith aveva modificato la rotta ritardando la virata, ma avrebbe dovuto rallentare dopo gli avvertimenti della presenza di ghiacci. La semplice presenza di Ismay doveva aver influenzato il capitano. Non poteva credere che Smith gli avesse consegnato il messaggio relativo ai ghiacci ricevuto dal *Baltic* senza fare commenti. Gli ufficiali erano stati negligenti poiché uno (Lightoller) aveva calcolato che avrebbero incontrato i ghiacci alle 21.30 mentre l'altro (il sesto ufficiale Moody) calcolò che i ghiacci sarebbero stati avvistati verso le 23.00. Questa era una dimostrazione della scarsa professionalità dimostrata dagli ufficiali di rotta del *Titanic.* Troppo poco era stato fatto per aiutare i passeggeri di terza classe, tra cui si contava un numero sproporzionatamente elevato di vittime. Ogni nave avrebbe dovuto avere un equipaggio fisso: ci sarebbe stato maggiore affiatamento tra i membri, che avrebbero potuto esercitarsi insieme.

Clement Edwards, a nome del Dock, Wharf, Riverside & General Workers' Union of Great Britain & Ireland e di altri sindacati, si scagliò contro la velocità mantenuta dalla nave. Dato che Smith aveva consegnato a Ismay dei messaggi importanti, questi non poteva essere un semplice passeggero; inoltre, al momento della sciagura, egli si diresse sul ponte. Come Harbinson, anche Edwards sospettava che il capitano avesse tentato di scaricare su Ismay la responsabilità della decisione della prova di velocità. Si era forse tenuto il messaggio sperando che Smith lo dimenticasse e desse ordine di aumentare al massimo la velocità? Il regolamento IMM imponeva ai comandanti di rallentare in presenza di

ghiaccio sulle rotte canadesi e avrebbe dovuto imporre le stesse precauzioni quando condizioni simili si verificavano anche nelle regioni più meridionali. Il Ministero per il Commercio era stato negligente, poiché non aveva imposto la costruzione di un ponte a tenuta stagna al di sopra delle paratie.

Edwards, come Mersey e Isaacs, ritenne Lord colpevole di avere ignorato numerosi segnali ed era convinto che il *Titanic* fosse stato visto dal *Californian.* Mersey intervenne approvando: «Penso che l'onere della prova in questo fatto spetti al *Californian* [...] cioè deve essere lui a dimostrarci che quelle che videro non erano le segnalazioni del *Titanic* [...]».

Edwards attaccò sir Cosmo Duff Gordon per l'atto di corruzione indiretta: la sua offerta di denaro per acquistare un nuovo equipaggiamento, fatta tra le urla di gente morente, era solo un'azione colta ad affermare il proprio potere. Per quanto riguardava Ismay, non aveva esitato a salire sulla scialuppa, quando ben sapeva che c'erano altre donne e bambini a bordo. Era suo dovere, non legale bensì morale, assicurarsi che venissero trovati.

Sir Robert Finlay parlò a nome non soltanto della White Star ma anche del deceduto capitano Edward John Smith, a cui non vennero attribuite colpe e quindi non aveva bisogno di immunità dalle accuse. Era affondato con la propria nave come voleva la tradizione. Non c'erano prove del fatto che Smith prendesse istruzioni da Ismay e non aveva salvato la propria vita a discapito di quella di altri. Si era forse suicidato? In questo caso sarebbe stato accusato di sfuggire alla vergogna. Affondare con la nave non era suo dovere.

Finlay pensava che il *Titanic* avesse ricevuto tre avvertimenti che segnalavano la presenza di ghiacci, dal *Caronia,* dal *Baltic* e dal *Californian.* Quelli del *Mesaba* e *dell'Amerika,* per quanto importanti, non raggiunsero il *Titanic;* essi avrebbero potuto evitare la collisione (egli non menzionò il *Rappahannock* che aveva riportato dei danni, a causa del ghiaccio, dopo aver sorpassato il *Titanic* poco prima della collisione).

Che cosa dire di un ufficiale che spingeva la sua nave a tutta velocità in direzione di un iceberg, anche se ora si sapeva che essa sarebbe rimasta a galla sebbene a costo della vita di molti membri dell'equipaggio? Soltanto in retrospettiva si era capito che mettere il timone a dritta era stato un errore quindi Murdoch non era da biasimare. Da anni era prassi non

rallentare nelle zone ghiacciate e non vi erano state perdite degne di nota: seguire la prassi non era negligenza. Negli ultimi vent'anni vi erano state 32.000 traversate e appena venticinque incidenti con perdite di vite o navi: solo sessantotto passeggeri e ottanta marinai avevano perso le proprie vite in tutto quel tempo e in tutti quei viaggi.

Sir Robert prese nuovamente la parola all'inizio del trentunesimo giorno per dire che Smith aveva chiesto una vigilanza speciale in previsione dell'avvistamento del ghiaccio e aveva lasciato detto di chiamarlo in caso di dubbio, andando a dormire soltanto nella sala nautica. La prua della nave era così alta che sarebbe stato inutile mandare qualcuno negli "occhi" della nave. La plancia era così lontana dall'acqua che da lì non si vedeva altro che quella strana calma piatta, che sarebbe stata fatale. C'erano stati soltanto due casi gravi di collisione con iceberg: l'*Arizona* nel 1880 e il *Lake Champlain* nel 1907. In entrambi le prue erano state danneggiate ma non c'erano state perdite di vite umane. Finlay supponeva che Smith, essendosi spinto più a sud prima di virare, si ritenesse fuori pericolo, cioè sufficientemente lontano dall'area dei ghiacci segnalata dai tre messaggi ricevuti. Egli tentò duramente di screditare l'ingombrante testimonianza di Shackleton, facendo notare che l'esperienza dell'esploratore si riferiva ai banchi di ghiaccio vicini al Polo Sud piuttosto che a ghiacci vaganti nell'Atlantico settentrionale dove aveva navigato soltanto come passeggero.

La difesa della White Star occupò interamente il trentaduesimo giorno, il 27 giugno, dopo la pausa di un giorno. Finlay iniziò descrivendo nuovamente le straordinarie condizioni climatiche prima della sciagura e il fatto che era naturale, anche se sbagliato, tentare di evitare l'iceberg. Wilding stimava che vi sarebbero stati 200 morti in caso di collisione frontale ma altre 1.300 vite sarebbero state salvate se la nave non fosse affondata.

Finlay sosteneva che Smith aveva virato più tardi del previsto per evitare i ghiacci, ma Mersey attaccò questo punto su consiglio dei suoi consulenti nautici. Essi deducevano che il ritardo nella virata aveva portato il *Titanic* solamente quattro miglia più a sud. La nave era meno di due miglia a sud rispetto alla rotta originale e quattro rispetto alla posizione dei ghiacci secondo i messaggi. I consulenti pensavano addirittura che Smith non fosse andato più a sud, poiché supponeva che il ghiaccio, della cui presenza era stato avvertito, si fosse spostato dal suo percorso. Se

l'avvertimento del *Mesaba* inviato alle 21.40 fosse stato preso in considerazione, non ci sarebbe stata nessuna sciagura, ma l'operatore Phillips era troppo occupato per capirne l'importanza e consegnarlo. Mersey fece notare che i messaggi relativi alla navigazione avevano la precedenza su quasi tutti gli altri, quindi era possibile sostenere che Phillips fosse colpevole di negligenza.

Finlay raggiunse la fine di questa maratona oratoria all'inizio del trentatreesimo giorno, venerdì 28 giugno. Venne seguito dal suo alleato, Laing, che si era occupato delle questioni tecniche a nome della White Star. Egli dichiarò che la nave sarebbe rimasta a galla con tre scompartimenti allagati. Il Ministero per il Commercio richiedeva che le paratie a tenuta stagna riversassero l'acqua in due scompartimenti, fino a raggiungere il mezzo metro d'altezza; dato che le paratie del *Titanic* avrebbero riversato l'acqua in tali condizioni fino al livello di circa 1 metro, essa sarebbe rimasta a galla anche con un terzo scompartimento allagato, il che dimostrava che la sua costruzione era superiore ai requisiti dei Lloyd's. Laing sottolineò che soltanto nel caso delle navi della Marina le paratie venivano sottoposte a test di pressione.

Quando Robertson Dunlop si alzò per parlare a nome della Leyland, del comandante e degli ufficiali del *Californian,* gli venne bruscamente ricordato che la sua speranza di far mutare il giudizio sui suoi assistiti era del tutto vana:

> Commissario: «Dunque signor Dunlop, quanto tempo pensa che le ci vorrà per convincerci del fatto che il *Californian* non vide le luci del *Titanici*».
>
> Dunlop: «Vostro onore, penso di aver bisogno di un paio d'ore».

L'apertura del discorso fu ancor meno felice:

> «Sono stato incaricato dalla Leyland Line, proprietaria del *Californian,* di comparire a suo nome e a nome del suo comandante e dall'inizio desidero esprimere a loro nome il dispiacere per il fatto che il *Californian* non fu in grado di rendere o non rese nessuna assistenza al *Titanic*».

Il cliente di Dunlop avrebbe potuto giustamente pensare che l'arringa in

loro difesa, che iniziava con l'ammissione di non aver aiutato una nave in pericolo, non fosse la migliore.

La Leyland aveva dato istruzioni al *Californian* di rimanere sulla scena fino a quando potesse essere di aiuto, continuò Dunlop; dopo tutto era anch'essa proprietà dell'IMM. Dunlop dimostrò che il *Californian* non vide le luci o le segnalazioni di aiuto del *Titanic* e che il *Titanic* non vide le luci del *Californian.* Nessuno aveva messo in discussione la posizione registrata del capitano Lord: circa venti miglia a nord in direzione est rispetto al *Titanic.* Il capo ufficiale, e non Lord, teneva il registro di bordo e Dunlop fece notare che non c'erano tracce di alterazione, il che suggerì a tutti proprio ciò che egli non voleva far pensare. Una volta saputo cosa era accaduto al *Titanic,* il *Californian* si era mosso alla massima velocità possibile, tenendo anche conto che doveva passare intorno al campo di ghiaccio, percorrendo almeno dieci miglia in più.

Lord, Stone e Gibson pensavano di aver visto una nave mercantile. Groves e Gill pensavano di aver visto una nave passeggeri, ma non era possibile che entrambi avessero ragione. Gill era stato influenzato da eventi successivi accaduti in America. Nel frattempo tre testimoni del *Titanic* avevano visto una nave avvicinarsi e poi allontanarsi, mentre otto persone, tra cui Ismay, videro un peschereccio. Eppure altri videro il *Carpathia* più tardi. Ma mente tutto questo accadeva, il *Californian* era bloccato dai ghiacci. Alle 4 del mattino il capo ufficiale Stewart vide una nave virare prima a sud-ovest e poi a nord-est. Avrebbe potuto essere la nave vista da Boxhall. L'indice navale settimanale dei Lloyd's era stato consultato, ma si sapeva con certezza che una nave si trovava in una data area soltanto in base all'invio di messaggi radio. Se una nave non aveva il telegrafo o se non trasmetteva messaggi, la sua presenza non veniva registrata. Non era probabile che qualcuno si facesse avanti, ammettendo di essersi trovato nell'area della sciagura e di non aver fatto nulla in merito. Dopo aver elencato i nomi e la bandiera delle varie navi che si sapeva si trovassero nell'area di interesse ai fini dell'inchiesta, Dunlop fece notare che, a causa dei ghiacci, Lord non avrebbe potuto raggiungere il *Titanic,* a due ore e mezzo di navigazione rispetto alla sua posizione, prima dell'affondamento, anche se avesse risposto alla chiamata di Gibson delle 2.05 del mattino e anche se avesse tenuto conto dei razzi visti in precedenza.

E l'inchiesta non aveva la facoltà di togliere a Lord il brevetto di

comandante, non poteva nemmeno censurarlo. Il Ministero per il Commercio aveva la facoltà di intervenire direttamente contro Lord, ma non lo aveva fatto. Lord poteva essere accusato con la dovuta notifica ma non ci furono accuse: quindi egli non era parte dell'inchiesta e tantomemo lo era Dunlop, che presenziava esclusivamente in veste di osservatore:

> «Soltanto il 14 di giugno, un mese dopo che il capitano Lord ebbe lasciato il banco dei testimoni, venne presentata la notifica che il Ministero per il Commercio proponeva di formulare una domanda relativa al *Californian* che avrebbe dato alla corte l'opportunità di censurare il Capitano Lord ... [egli] è stato trattato in questa sede in modo assolutamente contrario ai principi in base ai quali si amministra generalmente la giustizia o in base ai quali si conducono generalmente queste inchieste».

Lord avrebbe dovuto essere informato dell'emendamento della domanda ventiquattro; avrebbe dovuto conoscere le accuse fatte contro di lui prima di testimoniare e avrebbe dovuto avere la possibilità di sentire le altre testimonianze prima di rilasciare la propria. Se adesso l'inchiesta era contro di lui che probabilità aveva di un giusto processo? In realtà non ci furono risvolti pratici dopo le deboli dichiarazioni di Dunlop.

Sabato 29 giugno il trentaquattresimo giorno dell'inchiesta il procuratore generale sir Rufus Isaacs si alzò in piedi, per aprire l'ultimo atto di questo dramma inutilmente protratto. Egli iniziò con l'identificare le due questioni chiave dal suo punto di vista: la velocità della nave e le scialuppe di salvataggio. Se il *Titanic* fosse andato più lentamente, non sarebbe affondato oppure sarebbe rimasto a galla abbastanza per attendere l'arrivo del *Carpathia* e permettere a tutti i passeggeri di lasciare la nave. Mersey aggiunse che se era d'accordo con il fatto che la velocità era stata la causa diretta del disastro, tuttavia ciò non implicava negligenza da parte del capitano. Il procuratore generale si chiedeva il motivo di tanta fretta, visto che non stavano tentando di battere un primato: stavano procedendo a 22 nodi ma ne sarebbero bastati 20 per raggiungere New York come stabilito, alle *5* del mattino di mercoledì.

Isaacs fece notare che il fatto che chi era presente sulla plancia si aspettasse di avvistare dei ghiacci era stato dimostrato dall'appunto di Lightoller in merito all'assenza di brezza e di conseguenza

dell'increspatura che avrebbe rivelato la linea di galleggiamento dell'iceberg; inoltre, a riprova di ciò, vi era stato l'ordine di Murdoch di chiudere il portellone anteriore per evitare che la luce confondesse le vedette e l'ordine di Smith di essere chiamato in caso di dubbio, il che poteva riferirsi soltanto a ghiaccio e/o foschia. L'incidente era prevedibile. L'undicesimo giorno Lightoller disse di aver messo una vedetta a prua nel tratto tra Southampton e Cherbourg a causa del maltempo; tenendo conto degli avvertimenti di ghiaccio il *Titanic* avrebbe dovuto ridurre la velocità e aumentare il numero di vedette.

Dato che la sala delle esercitazioni era prenotata per un esame pubblico a partire da lunedì 1° luglio, la commissione di inchiesta si trasferì, per gli ultimi due ultimi giorni di lavoro, in un luogo più adatto:

Caxton Hall a Westminster, adibita ad ospitare incontri pubblici e di acustica migliore. Prima che Isaacs riprendesse la parola, Mersey disse a Finlay che il commento di Lightoller circa il mancato effetto di increspatura in assenza totale di vento negava la tesi di Finlay secondo cui il mare in calma piatta non era visibile dalla plancia; invece, chi vi si trovava, era chiaramente consapevole del fatto che l'assenza di onde intorno alla linea di galleggiamento dell'iceberg, implicava un maggiore pericolo. Essi avevano calcolato che avrebbero incontrato i ghiacci alle 21.30 o alle 23.00 (secondo Mersey questa differenza si doveva al fatto che Lightoller e Moody si erano basati su messaggi diversi per i propri calcoli). Il commissario aveva anche fatto notare che per più di venticinque anni l'usanza era stata quella di mantenere inalterata la velocità, se il tempo era sereno, anche in caso di segnalazione di ghiacci «poiché l'esperienza dice che è sempre possibile evitarli. Ma ne consegue una naturale domanda: perché non hanno evitato questo?».

Isaacs riprese la propria esposizione dicendo che a mezzanotte Andrews, Smith e Ismay erano consapevoli della gravità del danno. Venne dato ordine di preparare le scialuppe; ci vollero altri quarantacinque minuti per calare la prima scialuppa (il che suggerisce scarsa pratica). Secondo i testimoni sulle scialuppe c'erano ben 711 *(sic)* superstiti. La notizia che il *Carpathia* si stava dirigendo verso di loro aveva spinto molti passeggeri a rimanere a bordo. A torto i due ufficiali avevano temuto che una scialuppa a pieno carico avrebbe ceduto.

L'"inaffondabilità" di un vascello era più importante del numero di scialuppe trasportate, disse il procuratore generale; i compartimenti stagni

(sic) erano il fattore chiave. Era chiaro che avrebbe dovuto esserci un numero maggiore di entrambi e appositi comitati stavano già studiando le disposizioni future relative a paratie e scialuppe sotto l'egida del Ministero per il Commercio. Nulla era stato fatto prima, disse Isaacs, dato che le rotte transatlantiche erano così totalmente sicure, sorvolando sull'incapacità del Ministero di andare al passo con la tecnologia.

Riprendendo i lavori il trentaseiesimo e ultimo giorno (mercoledì 7 luglio) Isaacs disse che il Ministero per il Commercio attendeva il risultato dell'inchiesta per formulare le nuove norme sulla sicurezza in mare, per questo nulla era stato presentato al Parlamento. Ma tutti i proprietari di navi avevano accettato il requisito imposto dal Ministero che prevedeva un numero di scialuppe sufficienti per tutti i presenti a bordo, nel caso di navi superiori a 1.500 tonnellate. Il Ministero stava anche tentando di organizzare una conferenza internazionale sulla sicurezza in mare tenendo presente la competitività delle rotte dell'Atlantico del Nord. La principale lagnanza contro il Ministero era che non aveva fatto nulla dal 1894; i suoi errori erano stati dimostrati soltanto dopo la sciagura del *Titanic*. Nessuno aveva previsto la possibilità di una collisione accidentale con il ghiaccio che si verificasse di lato e con una nave lanciata ad alta velocità (in poche parole, una disastrosa dimostrazione dell'assenza ufficiale di norme preventive se non addirittura di compiacenza).

Per il procuratore generale l'ultima questione aperta rimaneva il *Californian*. Non c'erano più scuse per il fatto che non avesse visto le segnalazioni di pericolo. Alla luce dell'atteggiamento decisamente critico da parte della commissione di inchiesta americana a Lord doveva risultare chiaro che avrebbe avuto bisogno di un avvocato, ma Dunlop aveva semplicemente chiesto di partecipare in qualità di osservatore non appena furono chiamati i testimoni di rilievo e dopo che Isaacs aveva dichiarato su cosa li avrebbe interrogati. Dunlop, con le sue domande, aveva trattato Lord in modo tale da far capire chiaramente che lo rappresentava legalmente.

Lord aveva ammesso che dalla sua nave erano stati avvistato dei razzi, che avrebbero potuto essere segnali di richiesta di aiuto; che essi provenivano dalla direzione del *Titanic* e che l'unica azione intrapresa di conseguenza fu l'invio di segnali con le lampade. Le testimonianze erano in contrasto ma:

> «Il mio commento in merito è che per il comandante di un vascello britannico che veda segnali di richiesta di aiuto, provenienti da una nave passeggeri o no, oppure da una nave delle dimensioni del *Titanic* o no, è una questione molto seria e proprio per questo abbiamo esaminato la questione con grande attenzione, durante il corso di queste indagini».

Scegliendo il *Californian* come ultimo punto, Isaacs ne stava aumentando l'importanza a discapito di fatti di minor impatto emotivo, ma più sostanziali, pronunciando un discorso strutturato in modo molto astuto. Egli non poteva essere accusato di aver tralasciato fatti fondamentali come la sicurezza, la negligenza e l'inerzia del governo, ma si era impegnato a distrarre Mersey e i suoi consulenti, calcando la mano sul tema emotivo della non curanza di Lord, facendo in modo che questo diversivo, introdotto alla fine, fosse ai primi posti tra i pensieri della corte quando la seduta venne aggiornata.

Mersey era libero di trarre le proprie conclusioni sui fatti, continuò Isaacs; se egli era d'accordo li avrebbe menzionati. «Non le chiedo di fare nulla di più». In realtà Isaacs stava invitando Mersey a decidere se Lord era in torto e dichiarare la sua colpevolezza come un fatto invece che come un'opinione. A questo punto, apparentemente in malafede, lord Mersey ammetteva che Lord avrebbe dovuto avere la possibilità di evitare l'autoincriminazione (prassi comune negli stati civili).

Isaacs sosteneva che il *Titanic* e il *Californian* si trovavano soltanto a sette o otto miglia di distanza anche se «era difficile da dire» e non si poteva essere precisi. Egli ammise di aver riformulato la domanda ventiquattro per ottenere una risposta basata sulla testimonianza che aveva udito. Lord Mersey non avrebbe potuto essere più compiacente:

> «Penso che tutti noi crediamo che i razzi di segnalazione di pericolo visti dal *Californian* erano segnali di richiesta di aiuto del *Titanic*».

Isaacs era giustamente grato a lord Mersey, dicendo che ciò gli avrebbe risparmiato la fatica di citare molte testimonianze. Lord si era fermato nel ghiaccio quindi doveva essersi reso conto del fatto che altre navi potevano essere in pericolo e comunque ignorò possibili richieste di aiuto che non

erano state registrate. Se il *Californian* vide i razzi del *Titanic* da una distanza di cinque a sette *(sic)* miglia (Isaacs stava facendo del suo meglio per diminuire lo spazio) e se poteva navigare a 11 nodi, avrebbe potuto salvare tutti. Come volevasi dimostrare...

Il rapporto di lord Mersey venne pubblicato pochi giorni dopo, il 30 luglio 1912, e consisteva delle seguenti poche decine di parole:

> «La corte, dopo aver esaminato attentamente le circostanze del summenzionato incidente navale, per le ragioni che compaiono nell'allegato alla presente, stabilisce che la perdita di detta nave era dovuta alla collisione con un iceberg, determinata dalla velocità eccessiva a cui la nave era condotta».

Questo fu ciò che si raggiunse con il massimo sforzo di novantasei testimoni e di un esercito di avvocati. L'allegato tuttavia consisteva di settantaquattro fogli protocollo stampati a caratteri minuscoli e con le ventisei domande in prefazione (con gli emendamenti apportati da Isaacs); i fogli erano suddivisi in otto sezioni. La prima descriveva brevemente la White Star e la sua nave in dettaglio, terminando con i passeggeri e membri dell'equipaggio a bordo. La seconda parte descriveva il viaggio, la rotta, il pericolo di ghiacci e gli avvertimenti ricevuti, la velocità della nave, il clima, la collisione. La terza illustrava il danno, gli effetti, i pro e contro dei ponti a tenuta stagna, delle paratie longitudinali e di alti doppi fondi. La sezione quattro si riferiva alle scialuppe e al salvataggio; liberava Duff Gordon dall'accusa di corruzione ma lo criticava per non aver esortato l'equipaggio a tornare ad aiutare chi stava morendo. Evitava anche di criticare Ismay per essersi salvato: «Se non fosse saltato sulla scialuppa avrebbe semplicemente aggiunto il proprio nome all'elenco delle vittime». Né vi erano state questioni in merito alle discriminazioni di cui erano state vittime i passeggeri di terza classe. Questa accomodante sezione terminava con il salvataggio, il numero di persone salvate divise per sesso e classe e, nel caso dei membri dell'equipaggio, per dipartimento.

Al *Californian* veniva dedicata la sezione cinque, molto critica; la conclusione fu che avrebbe potuto e dovuto portare aiuto e potrebbe aver salvato «molti se non tutti»: non fu una sorpresa. La parte sei riguardava il Ministero per il Commercio e stabiliva che le sue regole sulle scialuppe erano vecchie e inadeguate. Era inclusa una documentazione massiccia, il

cui scopo era dimostrare che il Ministero aveva considerato attivamente regole di sicurezza prima della sciagura, anche se nulla era stato fatto dal 1894, quando la nave più grande al mondo era il *Lucania,* che eccedeva di 2.952 tonnellate il limite di 10.000 tonnellate che faceva scattare il rapporto con cui si stabiliva il numero delle scialuppe. Il Ministero venne prosciolto dalle accuse di inadeguatezza delle ispezioni. Tuttavia le sue facoltà nell'imporre le paratie stagne erano decisamente insufficienti: esso poteva controllare questo aspetto della costruzione soltanto su invito volontario dei proprietari della nave, spiegava il rapporto. In questo modo veniva ignorata la questione del perché il Ministero non aveva richiesto maggiori poteri, il che si spiegava con il suo modo di fare compiacente. La sezione sette illustra la sentenza del tribunale sotto forma di risposte alle ventisei domande. Per questo furono necessarie dieci pagine, cinque in meno di quelle dedicate a esonerare da eventuali colpe il Ministero per il Commercio. Le risposte coprivano una gamma di temi molto ovvi dal numero di persone a bordo delle scialuppe, alla rotta, ai messaggi sui ghiacci, al binocolo, alla velocità, ai dettagli sulla sciagura, al traffico dei messaggi telegrafici (molto lungo), ai superstiti e così via. La risposta al supplemento aggiunto alla domanda ventiquattro, paragrafo (b) che chiedeva quali vascelli avrebbero potuto aiutare e perché non lo avevano fatto, fu lapidaria:

> «Il *Californian.* Avrebbe potuto raggiungere il *Titanic* se avesse tentato di farlo, quando vide il primo razzo, ma non lo fece».

La domanda venticinque chiedeva se la nave «era stata adeguatamente costruita ed equipaggiata per il trasporto di passeggeri ed emigranti nel suo servizio nell'oceano Atlantico». Nonostante la massa di prove sull'insufficienza delle paratie e delle scialuppe tutta la risposta consisteva in un'unica parola: «Sì».

La domanda ventisei invitava a proporre raccomandazioni che vennero illustrate nell'ottava e ultima sezione. La nuova commissione sulle paratie avrebbe dovuto condurre ricerche sulla costruzione degli scafi, disse lord Mersey, in particolare su ponti a tenuta stagna, paratie longitudinali e alti doppi fondi (suggerimento che annulla il «sì» alla domanda precedente). Il Ministero per il Commercio avrebbe dovuto ottenere maggiori poteri per controllare la costruzione. La fornitura di scialuppe doveva dipendere dal

numero di persone a bordo ed essere sufficiente per tutti. Mersey raccomandava anche che le vedette fossero sottoposte regolarmente al controllo della vista; che la disciplina in caso di emergenza fosse più rigida, che l'utilizzo del radiotelegrafo fosse obbligatorio e che questo fosse in funzione ventiquattr'ore su ventiquattro; che la velocità fosse ridotta nelle zone con presenza di ghiacci; che venisse ricordato ai comandanti che era un reato non aiutare una nave in pericolo; che tutte le navi dirette all'estero, non soltanto quelle passeggeri, fossero soggette a ispezioni di sicurezza e infine che fosse convocata una conferenza internazionale sulle suddivisioni interne delle navi, su dispositivi salvavita, telegrafi, velocità in campi di ghiaccio e luci di ricerca per individuare eventuali pericoli.

L'inchiesta britannica era una copertura come spesso è stato detto? Lo fu certamente per il modo in cui venne trattato il Ministero per il Commercio. Fu benevola nei confronti del deceduto capitano Smith, stabilendo che il fatto di avere accelerato verso un campo di ghiaccio, pur conoscendone la presenza, era «un errore estremamente grave» ma non si trattava di negligenza dato che il capitano aveva semplicemente seguito l'usanza e prassi di non rallentare se il tempo era sereno. Ma tale comportamento sarebbe stato considerato «negligenza in futuri casi simili».

Questo fu il punto massimo a cui si spinse l'inchiesta britannica nel condannare i responsabili della regolamentazione, della costruzione, della navigazione del *Titanic*. L'unica persona condannata, in base a testimonianze selezionate, fu il comandante la cui nave avrebbe potuto salvare tutti, se il telegrafista fosse ri masto sveglio un po' più a lungo o se il secondo ufficiale fosse stato competente nel suo lavoro. Si trattava di un diversivo: distoglieva l'attenzione dall'errore del capitano Smith, che non aveva saputo evitare un pericolo di cui era a conoscenza, dall'incapacità dei costruttori e dei proprietari di rendere la nave sicura come quelle della Cunard e dall'incapacità del governo di esigere che così fosse. Non riconoscere la "negligenza" in quel pantano di manchevolezze non era una semplice copertura: significava prendersi gioco di chi aveva perso la vita in quella che era stata, fino ad allora, la peggiore sciagura della storia dei trasporti, verificatasi in tempo di pace.

Epilogo
SERI DUBBI

Tra i più famosi naufragi del mondo moderno vi è quello della corazzata americana *Arizona,* che oggi giace sul fondo delle acque poco profonde di Pearl Harbour, affondata dai lanciasiluri il 7 dicembre 1941. La corazzata britannica *Royal Oak* giace tuttora in profondità nelle acque di Scapa Flow, colpita da un *U-boat* il 14 ottobre 1939. La corazzata americana è un monumento ufficiale in memoria delle 2.403 persone uccise nell'attacco sferrato a tradimento dai giapponesi; il pubblico lo può visitare con uno speciale sottomarino. La nave inglese è la tomba ufficiale di 833 persone e non può essere toccata dai sommozzatori che, ogni estate, visitano in gruppi organizzati la zona per osservare i relitti della flotta tedesca, autoaffondata senza perdite di vite umane il 21 giugno 1919. Fortunatamente entrambi i relitti si trovano in acque territoriali il che permette di vietarvi l'accesso. Lo stesso dicasi per il *Lusitania,* affondato da un *U-boat* nelle acque a sud dell'Irlanda, al largo di Old Head di Kinsale il 7 maggio 1915, causando la morte di 1.198 persone.

Ma, il contemporaneo e rivale *Titanic,* sul quale o nelle vicinanze del quale più di 1.500 persone persero la vita, il 15 aprile 1912, si trova in acque internazionali e non gode di queste protezioni. Per circa settanta anni la tomba è stata protetta da 4000 metri di acque atlantiche, poi questa protezione fu violata dalla tecnologia moderna il 1° settembre 1985. Malgrado le esortazioni del Congresso, di altre istituzioni degli Stati Uniti e di altri paesi, il luogo era accessibile: esso fu non soltanto visitato da chi disponeva dei mezzi finanziari e tecnologici per farlo, ma anche saccheggiato. Il frutto di queste operazioni fu esposto in Gran Bretagna per un anno dall'ottobre 1994, in un'esposizione intitolata "Il relitto del *Titanic*", allestita presso il Museo Marittimo Nazionale di Greenwich; sorse un'aspra controversia intesa a stabilire se tale istituto dovesse sostenere quello che gli oppositori vedevano come un'impresa che coinvolgeva ladri di tombe e favoriva una curiosità morbosa.

Dando prova di lodevole obiettività, il museo mostrò, durante l'esposizione, una videocassetta del programma "Anderson on the Box" della BBC-TV Ulster, in cui gli oppositori esprimevano il proprio parere. Tra questi vi erano la signorina Eva Hart, del sempre più sparuto gruppo di superstiti, e Una Reilly, dell'Ulster Titanic Society. La signora Reilly diceva che non c'era "niente di così unico" sul *Titanic* per giustificare la rimozione in massa di oggetti e accusava gli interessati di essere alla

ricerca di notizie sensazionali e di eventuale profitto. L'esposizione era ben allestita, ma essenzialmente modesta: occupava un piccolo spazio in un grande museo; erano stati esposti soltanto 350 dei 3.600 oggetti raccolti nei dintorni del relitto. Un'altra videoregistrazione effettuata durante un'immersione vicino alla nave, mostrava come la ruggine era stata raschiata in modo sbrigativo dalla prua per scoprire il nome della nave, dopo la prima visita nel 1986 del "pioniere" Robert Ballard. Questo sfregio alla nave ha un significato diverso rispetto all'aver raccolto oggetti in una vasta area circostante alle due sezioni dello scafo.

Queste attività, oggetto di aspre controversie, furono rese possibili dai mezzi tecnologici dell'Istituto Oceanografico Woods Hole del Massachusetts (per il dottor Ballard) e dall'istituto francese IFREMER (per Jean-Louis Michel) che si unirono per localizzare il relitto nel 1985. In quell'occasione vennero scattate foto con un telecomando, ma nel luglio e nell'agosto del 1986, per la prima visita al relitto, il dottor Ballard e i suoi colleghi americani utilizzarono un sommergibile che poteva raggiungere una maggiore profondità e riportarono in superficie immagini splendide, ferme e in movimento, lasciando una targa commemorativa e raccogliendo pochi piccoli ricordi tra i resti.

Ballard era indubbiamente sincero quando diceva di sperare che il relitto del *Titanic* sarebbe stato rispettato, vista la sua fine; ma era davvero ingenuo se sperava che la sua posizione precisa potesse essere tenuta segreta o, qualora resa nota, la nave potesse rimanere indisturbata. L'IFREMER, da cui gli americani si erano divisi, conosceva l'ubicazione e non aveva mostrato alcuno scrupolo nell'associarsi con I'RMS Titanic Inc. di New York, per raccogliere migliaia di oggetti.

Con alcuni di questi fu allestita l'esposizione di Greenwich. Se essi sono il meglio di quanto il *Titanic* ha da offrire (si presume che gli espositori mettano in mostra il meglio delle proprie collezioni), allora il risultato è patetico in ogni senso. Molti legali americani hanno ottenuto umilianti profitti dalle cause intentate contro chiunque accampasse il diritto di sfruttare il relitto. La RMS Titanic Inc., che reclama i diritti di esclusiva, si impegnò a non rimuovere oggetti dallo scafo e a non vendere qualsiasi cosa fosse stata trovata. Tuttavia uno dei principali scopi dell'esposizione, inaugurata a Greenwich e che avrebbe fatto il giro del mondo su una speciale nave-museo, era quello di raccogliere milioni di dollari per compensare i costi delle spedizioni passate, che avevano fornito gli oggetti

necessari per allestire l'esposizione. Il relitto del *Titanic* è diventato una forma di investimento a cui si richiede un profitto, non solo per far fronte a spese generali e pagare le persone coinvolte nel progetto, ma anche per rimborsare i sostenitori.

Che cosa rivelano tutti quegli oggetti fino a ora ammassati? Essi hanno sorprendentemente rivelato, fatto sconvolgente, che i passeggeri sul *Titanic* tenevano banconote di dollari e sterline in portafogli di pelle; che alcuni di essi fumavano sigarette; che essi erano serviti con vassoi d'argento e mangiavano in stoviglie bianche, bevevano alcolici dai bicchieri ed avevano bianchi vasi da notte. Riposavano anche su sedie a sdraio in legno con supporti di ferro lavorato, come quelle che si vedono comunemente nei parchi inglesi; leggevano giornali, indossavano abiti con bottoni e in occasioni di viaggi li trasportavano in borse di pelle, scrivevano lettere e saltuariamente si facevano un goccetto da una fiaschetta tascabile...

E circa la nave stessa? Il *Titanic,* scoperta tutt'altro che sensazionale, era equipaggiato in modo decisamente simile a quello delle navi contemporanee, con oblò, telegrafi nella sala macchine, la famosa campana della gabbia (senza nome), telefoni interni, tabelle dei fusi orari, e anche un oggetto estremamente affascinante: un indicatore di rotta per far sapere alle persone sulla plancia di poppa in che direzione puntava la barra del timone. La signora Reilly aveva assolutamente ragione: non vi era nulla di unico, niente che non conoscessimo già circa il modo di vivere occidentale, in mare e a terra, negli anni precedenti la Prima Guerra Mondiale. Le profondità dell'Atlantico hanno restituito solo un assurdo cumulo di cianfrusaglie. Gli oggetti recuperati non sono affatto unici in sé: vi è soltanto il collegamento con il *Titanic* che dà loro un potere evocativo.

L'associazione tra l'IFREMER e la RMS Titanic Inc. fece il suo primo rastrellamento sul fondo marino nell'agosto del 1987. L'operazione costò circa 9 miliardi di lire, furono riportati in superficie circa 1.800 pezzi; la ruggine a prua fu raschiata per dimostrare che era stato trovato proprio il *Titanic.* Il primo risultato visibile fu una "straordinaria" trasmissione televisiva francoamericana, presentata dal defunto Telly Savalas, e trasmessa in molti altri paesi. L'unico collegamento tra l'ospite e l'archeologia marina era il suo ruolo in una continuazione di un film di successo, *L'avventura del Poseidon* (1972). Una cassaforte recuperata sulla nave venne aperta durante una cerimonia assai falsa; e per la gioia di tutti,

tranne di quelli direttamente coinvolti, si scoprì che era vuota. Alcuni dei pezzi esposti sembravano essere stati staccati, per non dire strappati, dallo scafo, piuttosto che raccolti nelle vicinanze; questo fatto causò forti proteste.

La successiva visita al relitto fu molto più rispettosa. Si trattò di un'operazione congiunta, che coinvolse nell'estate 1991 gli americani che erano stati con Ballard nel 1985-1986, la Canadian Geological Survey e il Russian Shirshov Oceanographic Institute; furono inviati due sommergibili russi per fare delle riprese con il sistema canadese IMAX, dotato del più grande schermo del mondo. Il risultato fu *Titanica,* uscito nel 1992. Le riprese cinematografiche sul fondo del mare, grazie ai riflettori che su ogni sommergibile illuminavano il campo visivo della telecamera dell'altro, furono indiscutibilmente mozzafiato e di ottima qualità; queste emozionanti immagini furono proiettate su uno schermo avvolgente talmente grande che gli spettatori avevano la sensazione visiva di essere sospesi sott'acqua. Paragonando i primi e gli ultimi filmati subacquei, risulta evidente che il relitto si sta visibilmente deteriorando: questo film IMAX sarà probabilmente la migliore immagine del *Titanic* che giungerà ai posteri.

L'IFREMER e la RMS Titanic Inc. scesero altre due volte al relitto nelle estati del 1993 e del 1994, riportando in totale alla superficie più di 1.750 oggetti: con questi ultimi recuperi i pezzi riemersi sono 3.600. I dati dimostrano che ogni successiva incursione dava sempre meno frutti e ciò indica che lo sfruttamento del relitto più famoso del mondo, distrutto dalla collisione con un iceberg, sta esaurendo il materiale per sensazionali scoperte. E sempre meno probabile che il relitto faccia ancora scalpore. Ogni nuovo ritrovamento deve ora sorprendere i cercatori di scoop giornalistici, gli individui disgustosamente avidi e il pubblico in genere, affinché siano spinti a spendere il loro denaro in un'altra costosa esposizione sul *Titanic.* Il piccolo esercito di appassionati del *Titanic* continuerà a interessarsi a qualsiasi cosa abbia a che fare con la nave; ma non è abbastanza numeroso da sostenere l'enorme spesa che sarebbe necessaria per recuperare qualche cosa di veramente nuovo e importante, sempre ammesso che ancora rimanga e sia accessibile. I filmati e le fotografie del *Titanic* costituiscono un documento storico unico e legittimo, mentre le piccolezze rubacchiate dalla sua tomba non sembrano altro che inconsistenti banalità.

Molti furono gli articoli della stampa britannica nel 1994. Si veda in particolare «Financial Times», 26 novembre; «Independent on Sunday», 25 settembre; «Guardian», 10 giugno.

Nell'autunno 1995 fu riferito che Hollywood aveva inevitabilmente fatto irruzione nello scafo del *Titanic,* per usarlo come set di "un epico romanzo di avventura con un copione strappalacrime". Il «Daily Mail» di Londra del 3 ottobre, citando la rivista «Hollywood Reporter», annunciava che James Cameron, il regista di pellicole cinematografiche così fuori dal comune come *Alien* e *Terminator,* era dietro all'intrusione, realizzata grazie all'aiuto di sommergibili russi. Si dice che abbia detto: «Il *Titanic* è un simbolo dell'avidità e dell'arroganza dell'uomo e della sua dipendenza dalla tecnologia». In effetti è così: lo è alla fine del XX secolo proprio come lo fu all'inizio.

Più significativo di tutti gli oggetti recuperati è certamente il fatto che mezza dozzina di visite al relitto hanno aumentato invece di aver chiarito le già numerose domande senza risposta relative al disastro. E' stato dimostrato ciò che molti testimoni sostenevano: lo scafo si spezzò in seguito alla collisione; ma lo squarcio che l'iceberg aprì sicuramente nella sua fiancata è profondamente sepolto sul fondo dell'oceano. La nave non potrebbe essere riportata alla luce senza una spesa enorme in termini di tempo, denaro e sforzi, ed è poco probabile che venga fatto un simile investimento per le ragioni precedentemente illustrate.

La raschiatura della prua che l'IFREMER effettuò nel 1987 per rivelare il nome *Titanic* può o non può essere considerata un atto vandalico ma dovrebbe aver permesso di identificare con certezza il relitto. Infatti, come si è detto alla fine del capitolo quarto, sono moltissimi i motivi che portano a dubitare su una questione così elementare e sospettare di uno scambio di navi.

Il nome era in rilievo su due targhe nere, collocate su entrambi i lati della prua e decorato con vernice d'oro. Sulla poppa arrotondata vi era un'unica targa bianca con la scritta nera in rilievo. Non sarebbe stato difficile sostituire le tre targhe con il nome, approfittando della confusione causata dai lavori portati avanti su entrambe le navi. Le uniche altre caratteristiche esteriori, che potevano essere cambiate (e di fatto lo furono più di una volta) e che permettevano di distinguere il *Titanic* e *l'Olympic,* erano i lati dei ponti A (inizialmente aperti completamente su entrambi, poi chiusi a metà sul primo) e i ponti B (i modelli delle finestre erano

diversi perché diversa era la disposizione degli interni).

l'Olympic entrò nel bacino di carenaggio di Belfast il 2 marzo 1912 per la normale sostituzione di una pala dell'elica; questa riparazione di solito richiedeva poche ore di lavoro, ma la nave vi rimase ferma molto di più. A questo punto è possibile illustrare compiutamente la "teoria del complotto": l'incidente avrebbe dato agli esperti del cantiere l'occasione di esaminare la sua poppa e forse scoprire che il problema era molto più grave di ciò che essi avevano sospettato. *l'Olympic* non sarebbe potuta partire prima di giovedì 7 marzo, il che significava annullare un altro viaggio di andata e ritorno a New York, causando altri problemi finanziari per la White Star. Nessun'altra nave di linea poteva sostituirla per mantenere invariato il programma. Se la perdita della pala avesse danneggiato la fragile poppa, riparata di recente, al punto da richiedere una ristrutturazione massiccia, che si traduceva in un'enorme perdita di tempo e denaro, quello poteva essere il momento di mandare il *Titanic* in mare come *Olympic* e rappezzare la vera *Olympic* quel tanto che bastava per affrontare una facile prova in mare, come *Titanic.*

Non è poi così sicuro che gli oggetti da sostituire fossero molti di più delle tre targhe, anzi, essi erano sorprendentemente pochi: solo cinture e scialuppe di salvataggio avevano il nome della nave e a queste si aggiungevano ben pochi altri articoli. Ogni nave, come si è visto, aveva tre campane: una sul castello di prua, una sulla plancia e una nella gabbia; su quest'ultima, esposta a Greenwich e conservata quasi perfettamente, non vi era inciso nulla, sebbene ci si aspetterebbe il contrario, per lo meno per le campane sulla plancia e sul castello di prua, che non erano collocate in luoghi aperti, ma erano comunque "pubbliche". Vi erano quarantotto cinture di salvataggio con il nome della nave, da utilizzare qualora qualcuno fosse caduto fuori bordo; stranamente nelle testimonianze non se ne fa cenno anche se viene riportato il numero di sedie a sdraio buttate in acqua per permettere alle persone di aggrapparvisi. Anche le scialuppe di salvataggio portavano il nome della loro nave, ma non sarebbe stato difficile eliminare le targhe con il nome.

Vi erano poi articoli come posate, stoviglie e biancheria. Ogni nave, anche quelle della White Star, aveva il proprio "corredo" personalizzato; una tazza con il nome *Oceanic,* ovviamente ricordo di un viaggio precedente, fu trovata durante le ricerche. Ma ultimamente la White Star aveva uniformato questi articoli che venivano fabbricati a Southampton,

dove vi era anche una speciale lavanderia: in questo modo stoviglie e biancheria potevano essere utilizzate da più navi della stessa linea. Riguardo alla carta intestata, la lista delle vivande e simili articoli di cancelleria, che portavano il nome della nave e non quello della compagnia, sarebbero stati comunque consegnati alla nave che portava lo stesso nome.

Né Ballard né nessun altro che visitò il relitto per fotografarlo o saccheggiarlo, avevano mostrato un solo oggetto o una fotografia di qualsiasi cosa che mostrasse il nome "Titanic", fatta eccezione della prua e di un cartellino dei bagagli. Su nessun altro oggetto, incorporato sulla nave e recuperato o registrato sinora, compare il nome della nave. E' stato chiesto a tutti coloro che erano stati coinvolti nei recuperi di dimostrare una volta per tutte che il relitto era proprio il *Titanic:* le reazioni a una simile domanda andavano dal divertimento all'irritazione, allo scherno e allo stupore.

Tuttavia l'ipotesi della sostituzione, per quanto stiracchiata, sembrava essere una risposta promettente per moltissimi quesiti. Si sa, per esempio, che la White Star continuava a far aumentare il già allarmante e dannoso disavanzo causato dall'*Olympic,* opponendosi testardamente al rifiuto di risarcimento danni da parte dell'Ammiragliato, appellandosi addirittura alla Camera dei Lord. Tuttavia, Morgan e Ismay non avevano *bisogno* del denaro della Marina, visto che, nel 1911, L'IMM era riuscita a ottenere qualche profitto, grazie principalmente alla White Star, che fece ben più che compensare le perdite registrate altrove. Non vi era in gioco alcun principio legale o commerciale: la collisione era un avvenimento isolato, senza nessuna implicazione esterna. Soltanto un cambiamento della legge avrebbe permesso l'indennizzo in caso di errore del pilota il che, dato come stavano allora le cose, significava che la nave veniva ritenuta responsabile per legge, anche se i suoi proprietari e il suo capitano erano innocenti. L'aspra battaglia per il risarcimento dei danni poteva essere soltanto un tentativo di compensare le perdite subite dall'*Olympic,* causate dall'intricato episodio in cui erano stati coinvolti il transatlantico e l'incrociatore; poteva anche entrare in gioco l'orgoglio ferito della IMM/White Star in generale e del capitano EJ. Smith, che faceva forte pressione in questo senso sui proprietari.

Se l'*Olympic* non fosse stata danneggiata avrebbe comunque dovuto lavorare sodo almeno sei anni, per ammortizzare i costi della sua

costruzione; una nave strutturalmente compromessa già all'inizio della carriera e quindi incapace di opporsi alla Cunard in un momento di spietata concorrenza, avrebbe avuto bisogno di molto più tempo. Sicuramente Morgan l'avrebbe considerata come un'irritante passività. Il caso si protrasse per tre anni e mezzo, molto tempo dopo l'affondamento del *Titanic* (e *dell'Hawke),* quando ormai l'*Olympic* era andata in guerra. Morgan era orgoglioso della sua fortuna negli affari, ma era un cattivo perdente. L'IMM doveva *volere* disperatamente il denaro, a prescindere dal fatto che ne avesse un bisogno effettivo.

Nei capitoli ottavo e nono si è constatato che i legami finanziari personali tra i costruttori e i proprietari del *Titanic* interessavano più in America che in Inghilterra. Il terzo giorno dell'udienza americana Philip Franklin dell'IMM accennò al fatto che lord Pirrie fosse un dirigente della sua compagnia. Ma si trattava dell'uomo invisibile della leggenda del *Titanic:* al senatore Smith era stato nascosto che si trattava altresì del presidente della Harland & Wolff; l'inchiesta britannica si limitò a prenderne nota della precisazione, senza far caso al collegamento. La White Star era il principale e più prezioso cliente del cantiere navale, ogni suo ordine fruttava per contratto un utile del *5%* sul costo di produzione. Non poteva esistere una dipendenza reciproca più vincolante di quella legata al profitto e poco importava chi ricopriva una determinata carica dirigenziale o deteneva determinate azioni. Lottando per mantenere attivo il proprio cantiere nel nuovo secolo, lord Pirrie ebbe accesso ai capitali di J.P. Morgan, incoraggiandolo a incorporare la White Star nella IMM; Pirrie persuase poi Morgan e il suo sostituto in materia di navigazione, Ismay junior, a investire denaro nella costruzione delle enormi nuove navi della Harland & Wolff, per scalzare dalla sua posizione la Cunard, all'epoca compagnia leader nella navigazione transatlantica. Ma la White Star subiva un rovescio dopo l'altro, vi erano anche le spese supplementari incrementate *dall'Olympic* proprio nel periodo più delicato. Frattanto la Cunard aveva chiesto aiuto al governo britannico e aveva fatto ancora di meglio, quando una delle sue navi ottenne il Nastro Azzurro. La vittoria della velocità sul lusso si rivelò definitiva: Morgan perse la sua scommessa, vide fallire il suo tentativo di ottenere la supremazia nell'Atlantico e la White Star venne infine venduta in perdita a una Cunard trionfante. Gli unici altri vincitori furono Pirrie e il suo amato cantiere.

I collaudi superficiali del *Titanic,* una scialba imitazione di quelli

dell'Olympic, furono seguiti da un incendio nel carbonile numero dieci. Sarebbe stato possibile eliminarlo a Southampton, date tutte le attrezzature antincendio di cui dispone un grande porto, oltretutto senza incidere sul programma di navigazione; invece, fu ingaggiata una decina di fochisti supplementari che avrebbero dovuto occuparsene in mare. L'incendio, come si è visto nel capitolo nono, fu tenuto segreto a Clarke, l'ispettore del Ministero per il Commercio. Perché Smith non fece estinguere l'incendio il più presto possibile? Perché lo tenne nascosto? Perché, come fu notato da molti a bordo, la sua nave mostrava costantemente una leggera inclinazione a babordo, anche se il mare era calmo e anche prima della collisione? Era stato forse tenuto nascosto qualche danno, per esempio una falla nella poppa indebolita? Perché dopo la collisione Smith fece andare avanti lentamente le macchine per qualche minuto, come attestato da testimoni, azione che peggiorò l'allagamento dei compartimenti anteriori? Perché nessuno ricorse al controallagamento per tenere in equilibrio la nave più a lungo? Perché Ballard scoprì, esplorando il relitto, che una paratia non era sul suo schema del *Titanic?*

Né dobbiamo dimenticare il capo ufficiale Henry Wilde, rimosso contro il proprio volere dal suo incarico sulla nave comandata dal capitano Haddock (il quale sicuramente aveva maggior bisogno di lui) per essere di nuovo agli ordini del capitano Smith. Nel capitolo terzo si è visto come Wilde fosse molto scontento del trasferimento. Egli scrisse a sua sorella (in tempo perché la lettera partisse con la posta scaricata a Queenstown) per dire: «Ancora non mi piace questa nave ... Ho uno strana sensazione nei suoi confronti». Come poteva non piacergli *ancora* una nave sulla quale non aveva mai navigato e sulla quale si imbarcò per la prima volta a Southampton il giorno della partenza? Possiamo soltanto fare congetture riguardo all'origine della sua "strana sensazione"; per quanto poco si sappia su di lui, non sembrava essere un tipo nervoso o superstizioso. Né la sorella fu l'unica partecipe della sua apprensione: egli ne parlò con gli amici che lo consigliarono di accettare il trasferimento, cosa che fece sebbene con "tanto timore". Che cosa aveva sentito", che cosa aveva visto?

Con l'arrivo di Wilde, Murdoch veniva retrocesso al grado di primo ufficiale mentre Lightoller, l'unico ufficiale di grado superiore con un brevetto supplementare di capitano, fu retrocesso a secondo. Questo supplemento volontario alla patente di comandante era effettivamente essenziale per il comando di un grande nave a vapore, specialmente una

nave di linea, il che può spiegare perché Wilde e Murdoch non diventarono mai capitani. Ma nemmeno Lightoller lo divenne; fu abbastanza fortunato da sopravvivere al disastro ma vi fu associato per sempre (il che non impedì alla Royal Navy di affidargli il comando di una nave da guerra in battaglia). Svanì per lui la speranza di fare carriera: sembra una ricompensa inadeguata, vista la lealtà costante verso i suoi datori di lavoro, dimostrata durante le inchieste; comunque tale tipo di dedizione raramente viene ricompensata. La retrocessione di grado toccata a Lightoller per il viaggio inaugurale, costrinse l'allora secondo ufficiale Blair a lasciare la nave, cosa per cui gli era sinceramente riconoscente; ma la sua scomparsa coincise con quella del binocolo del posto di guardia, riposto sotto chiave per ordine di Smith in quella che poi diventò la cabina di Lightoller. Inoltre Lightoller era sopravvissuto a diversi naufragi ed era in possesso di un brevetto di capitano: doveva essere al corrente del funzionamento dei più recenti tipi di scialuppe e di quello che serviva per calarle; sapeva certo più di quanto ammetteva.

Wilde non era l'unico riluttante a imbarcarsi per il viaggio inaugurale. Si è già fatto notare la presenza di un numero elevato di veterani *dell'Olympic,* sottocoperta e in plancia (fatto che chiaramente aveva causato non pochi problemi al capitano Haddock). Ma tra tutti i fochisti di servizio alle caldaie nel viaggio preliminare da Belfast a Southampton, che molto probabilmente si accorsero del fuoco nel carbonile, soltanto *uno* firmò per imbarcarsi ancora a Southampton. I rimanenti, anche se dovevano essere a corto di denaro per il lungo sciopero nel settore del carbone, da poco terminato, rinunciarono a un lungo incarico e preferirono cercare altre navi su cui imbarcarsi. Il fochista John Coffey, che si era impegnato a prestare servizio a Southampton, fece di tutto per abbandonare il proprio posto a Queenstown, nascondendosi sotto i sacchi postali che contenevano le ultime lettere infelici scritte da Wilde e Beedem.

Senza dubbio l'assente più importante fu J.P. Morgan, vero proprietario della sfortunata nave: il suo nome è al primo posto sull'elenco insolitamente lungo dei cinquantacinque passeggeri che annullarono la prenotazione poco prima della partenza. Egli era troppo ammalato per imbarcarsi sulla più grande nave di linea del mondo, ma era sufficientemente in forze da soggiornare in compagnia della propria amante a Aix-les-Bains, dove venne trovato "in ottima salute" da un

cronista "subito dopo che la nave affondò". Intervistato sul disastro, egli "mostrava un immenso dolore". Era giunto alla stazione termale francese dopo una crociera sul Nilo e dopo aver visitato Roma e Firenze; la conferma del disastro gli venne comunicata il giorno del suo settantacinquesimo compleanno, 17 aprile. Fortunatamente gran parte della sua collezione d'arte, conservata in Europa per evitare le tasse americane di importazione (felicemente rimossa proprio mentre il Regno Unito introduceva le tasse di successione), perse la nave «a causa degli intoppi dell'ultimo minuto nell'imballaggio». Il proprietario della nave perduta era così doppiamente fortunato: aveva salvato la vita e tutto ciò che di prezioso egli possedeva.

Disperso, anche se in modo completamente diverso, era il fochista Thomas Hart, abitante a Southampton, al 51 di College Street, il cui ingaggio il 6 aprile è stato menzionato nel capitolo secondo. Il suo nome mancava nell'elenco dei superstiti perciò fu considerato disperso e il suo nome fu affisso sul tabellone per le comunicazioni, all'esterno dell'ufficio della White Star a Southampton, una dozzina di giorni più tardi. Ma l'8 maggio 1912 si presentò a casa. Quando la madre aprì la porta, Thomas Hart in persona era lì, sano e salvo, anche se piuttosto in disordine. La storia che raccontò alla famiglia sbalordita e alla polizia fu che il suo certificato di sbarco forse era stato rubato mentre egli era ubriaco e qualcuno la aveva usato per ottenere un posto sul *Titanic*. Hart non ricordava altro, ma affermava di aver vissuto tra mille difficoltà da allora e temeva di mostrarsi dopo tutto quello che era accaduto. Non venne mai scoperto il nome dell'uomo che aveva preso la sua identità e che morì al suo posto. Tuttavia c'è qualcosa di strano in questa storia: sulla nave vi era circa mezza dozzina di uomini che abitavano a College Street; l'impostore rischiò di essere smascherato. Hart apparteneva a una genia di fochisti notoriamente difficili da trattare. Egli poteva aver evitato il viaggio dopo aver sentito qualcosa che lo aveva turbato e lo stesso dovette accadere a quasi tutti i suoi colleghi che decisero di non ripresentarsi a bordo a Southampton; forse aveva venduto il suo libretto di lavoro in cambio del denaro necessario per vivere quattro settimane.

Smith portò la sua nave sulla rotta detta "Outward Southern Track", cioè rotta esterna meridionale, percorribile dal 15 gennaio al 14 agosto. Tuttavia, quando il ghiaccio era presente sulla rotta (sebbene non abbondante o così meridionale come fu nel 1912), da aprile fino a giugno-

luglio, nei tre anni che andarono dal 1902 al 1905, il punto di svolta era spostato da 42° a 41° nord, mentre la longitudine rimaneva 47° ovest, sessanta miglia verso sud. In qualità di veterano esperto il capitano Smith doveva saperlo, così come doveva essere al corrente dell'ancor più insolita minaccia di ghiacci di cui era stato informato prima della partenza il giorno 10. «In quel periodo il campo di ghiaccio era certamente molto più a sud rispetto agli anni precedenti», disse il rapporto britannico. Il ritardo nella svolta deciso da Smith non poteva essere considerato come una misura volta a evitare i ghiacci; al contrario, date le correnti e la dimensione del campo, quella decisione *garantiva* l'incontro con i ghiacci.

Anche se il capitano Smith riteneva la sua nave "praticamente inaffondabile", l'allagamento simultaneo di almeno cinque compartimenti (per non dire nulla del sesto, quando cedette una paratia indebolita dal fuoco) e la prognosi pessimistica di Thomas Andrews, gli aprirono gli occhi sulla realtà. Fu informato della situazione venticinque minuti dopo la collisione, ma aspettò altri venti minuti prima di azionare le pompe. Di fatto gli sforzi fatti dalla nave per salvarsi sembrano alquanto scarsi. Forse concentrando il pompaggio nell'area anteriore e provocando un adeguato controallagamento a poppa, sarebbe stato possibile bilanciare la chiglia e mantenere la nave a galla più a lungo: questa era l'opinione di lord Mersey e degli esperti suoi collaboratori. Si tentò di portare la pompa mobile di aspirazione in avanti, attraverso le porte stagne che erano state aperte, presumibilmente per coadiuvare il lavoro delle pompe anteriori con quelle di poppa; ma questo piano sembra sia andato in fumo, proprio come quello di aprire le porte delle passerelle per far salire i passeggeri a bordo delle scialuppe di salvataggio.

L'intera operazione di preparazione e calo delle scialuppe fu un insuccesso. Se la collisione fosse avvenuta tra pioggia e vento, forse non ci sarebbero stati superstiti. Non vennero fatto ricerche sistematiche sulla nave per mettere in salvo il maggior numero possibile di donne e bambini.

La temperatura dell'acqua era di -2°C e quella esterna era di 0°C: le persone, anche se ben coperte, strette le une alle altre o intente a remare, in mare sarebbero sopravvissute non più di pochi minuti e poco di più se si fossero immerse in acqua prima di salire sulle scialuppe. L'idea che Bride potesse aver passato tre quarti d'ora in una tasca d'aria sotto una scialuppa capovolta è semplicemente assurda. Non si seppe mai cosa gli causò le ferite al piede (oltre al congelamento); altrettanto misteriosa è la sua

scomparsa nel 1922 da tutti i documenti ufficiali. Anche Bride vide cose che nessun altro vide. Lightoller e il colonnello Gracie, che furono trascinati sott'acqua e poi spinti in superficie mentre la nave affondava, poiché sopravvissero per narrare la loro storia dovevano essere rimasti in acqua solo pochi minuti, anche se a loro sembrarono anni. È irritante che l'inchiesta non abbia cercato di fare chiarezza su tali particolari.

Il senato americano reputò Smith negligente e ne risultò una serie di pubbliche udienze. Il tribunale distrettuale di New York registrò, nel gennaio 1913, richieste di indennizzo ammontanti a 16.804.112 dollari; a fronte di questa somma potevano essere assegnati solo 97.772 dollari e due centesimi, il valore netto, secondo i calcoli della White Star, dell'indennità di recupero di quanto era stato lasciato dal *Titanic* (scialuppe di salvataggio, spese di nolo pagate in anticipo per il viaggio di ritorno, tariffe e simili). La compagnia fece ricorso per limitare a tale meschino importo la propria responsabilità, ma dato che tale somma sarebbe stata insufficiente se la negligenza fosse stata dimostrata, la corte fissò un limite più alto: 663.000 dollari.

Alla fine, nel 1916, tutte le richieste di risarcimento danni da parte di americani vennero saldate fuori dal tribunale quando la White Star ammise la propria responsabilità e accettò di pagare un totale di 2.500.000 dollari, da dividersi in proporzione tra i richiedenti: il massimale per un decesso venne fissato in 50.000 dollari per chi era in prima classe e in 1.000 dollari per un emigrante. La White Star non aspettò certo così tanto per recuperare dagli assicuratori il milione di sterline, pari alla loro quota del costo dello scafo perso.

Ironicamente proprio in Inghilterra, la cui inchiesta aveva evitato deliberatamente di dichiarare la negligenza, l'Alta Corte decise diversamente. Stando alle leggi sulla navigazione mercantile la White Star era responsabile del carico e dei bagagli persi (valore: 123.711 sterline). Thomas Ryan fece causa alla nave per la morte di suo figlio Patrick, un passeggero di terza classe. Nel giugno 1913 la giuria reputò il capitano Smith negligente per la velocità a cui aveva condotto la sua nave, ma non per l'inefficienza delle vedette, e ricompensò Ryan con la modesta somma di 100 sterline, scelta rivelatrice del valore di una vita di terza classe. Uguali compensi furono assegnati ai familiari di altri defunti in seguito ad azioni legali unificate al caso Ryan. La White Star fece ricorso, come era sua consuetudine, e perse, come in genere accadeva, nel febbraio 1914.

Queste sentenze senza dubbio influenzarono la decisione di regolare le richieste di risarcimento dei cittadini americani fuori dal tribunale e in America, piuttosto che di fronte a un tribunale e in Inghilterra. Ma la condanna per negligenza del loro commodoro rimase invariata; l'operazione di copertura di lord Mersey crollò. Alcune persone non vennero mai risarcite: il giornale londinese «Independent» pubblicò, nel gennaio 1995, una notizia secondo cui parenti di emigranti libanesi imbarcati sul *Titanic,* per esempio, non avevano mai visto un penny. Non fu certo d'aiuto la sparizione dei documenti d'archivio della compagnia, dopo che la Cunard ne assunse il controllo.

Tra i molti misteri minori ancora insoluti vi è quello della scialuppa di salvataggio capovolta (non il canotto) vista soltanto da Marian Thayer, dal capitano Rostron e dal capitano Lord. Un altro enigma è la scoperta, fatta dalla *Mackay-Bennett* lunedì 22 aprile, di ventisette corpi nelle vicinanze del canotto danneggiato B, compreso quello di J.J. Astor. Astor, sempre che si trattasse proprio di lui e non di un ladro che aveva saccheggiato la sua lussuosa cabina, era stato visto, addirittura dalla propria moglie, a bordo del *Titanic* dopo che l'ultima scialuppa si era allontanata. Il suo corpo tornò in superficie tra un gruppo di passeggeri e membri dell'equipaggio che, con ogni probabilità, erano saliti su una scialuppa di salvataggio: essi vennero trovati insieme vicini a una scialuppa: la maggior parte era stata previdente e indossava indumenti pesanti, parecchi avevano cibo, tabacco e fiammiferi in tasca.

Anche sul *Mount Tempie* le scialuppe furono protagoniste di uno strano fatto: in genere questa nave ne trasportava venti. Esse erano sospese in fuori, pronte per essere utilizzate in un'operazione di salvataggio, mentre la nave si dirigeva verso la posizione Boxhall; ma per qualche inspiegabile motivo, la notte del disastro, si trovavano sulla nave due imbarcazioni in più (esse non erano sospese, presumibilmente poiché non c'erano gru di riserva). Così disse il capitano Moore all'ottavo giorno dell'inchiesta americana. Tuttavia, diciotto giorni più tardi, nell'ottavo giorno dell'inchiesta britannica, Moore sostenne che a bordo vi erano in totale venti scialuppe di salvataggio, diciotto delle quali sospese e pronte per essere calate.

Sembrava che il capitano fosse destinato a essere frainteso e le sue dichiarazioni erroneamente riportate. Il rapporto americano gli fece rettificare la sua longitudine da 51°15' ovest a 51°41', un errore di

quattordici miglia (probabilmente un errore di battitura: doveva trattarsi di 51°14', una differenza di un solo chilometro); nei verbali della commissione britannica fu riportato che egli disse, quando venne dato il segnale d'allarme, «Noi eravamo allora a circa quindici miglia da dove il *Titanic* è affondato». Concedendogli una seconda volta il beneficio del dubbio, leggendo cinquanta al posto di quindici, si avrebbe una distanza tra la posizione del *Mount Tempie* e quella di Boxhall quasi corretta. Tuttavia rimane ancora il fatto che Moore disse di essersi fermato a causa del ghiaccio verso le 3 del mattino a una distanza minima dal relitto e rimase fermo, mentre il *Carpathia* fece tutto il lavoro lunedì mattina. Parecchi testimoni che quella notte erano sul vascello della Canadian Pacific giurarono che il *Titanic* e le sue luci erano stati effettivamente avvistati.

Lo stesso Moore era uno dei numerosi testimoni che videro una "nave del mistero". Dovevano esserci varie navi non identificate nelle vicinanze, dato che i numerosi avvistamenti sono tutti tra loro incompatibili per la posizione, l'ora, il tipo di nave, la rotta o la direzione; la misteriosa nave di Moore aveva un solo fumaiolo scuro con una strana insegna nella banda bianca. Questa descrizione calza a pennello con il *Saturnia* dell'Anchor-Donaldson Line, diretto a ovest da Glasgow a St. John, nel New Brunswick: esso tornò indietro per prestare aiuto ma, viene riferito, *si fermò nel ghiaccio a sei miglia dal luogo del naufragio.* Il Ministero per il Commercio passò in rassegna i porti del mondo intero alla ricerca della nave o delle navi del mistero di Moore, Lord e Rostron, avvistate da così tanti testimoni; perché non guardò a casa propria?

Col passar del tempo l'enigma divenne sempre più misterioso. Improvvisamente su un numero del 1986 del periodico «National Geographic» apparve una lettera scritta da una certa Geraldine Hamilton di Calgary, in Canada:

> «Mio padre, che ora ha quasi 89 anni, partì dall'Inghilterra ai primi di aprile del 1912 per trasferirsi in Canada, sulla nave di linea *Victorian.* Egli dichiara, come ha sostenuto per anni, di aver visto lanciare due razzi dal *Titanic.* Questa nave può benissimo essere stata la nave del mistero e la testimone più prossima di questa tragedia».

La violenta collisione con un iceberg o un altro oggetto era l'unica eventualità prevedibile che il *Titanic* non avrebbe potuto superare; la nave avrebbe resistito a una collisione frontale nel caso si fosse scontrata di prua con un oggetto o fosse stata speronata da un'altra nave. Un urto di questo tipo avrebbe sicuramente causato la perdita di molte vite umane. Il suo doppio fondo l'avrebbe mantenuta asciutta qualora si fosse incagliata. Ma una collisione laterale poteva facilmente liquidare del tutto uno scafo già danneggiato, con rischi trascurabili per i presenti a bordo: questo, dei costruttori di navi come lord Pirrie o Thomas Andrews dovevano saperlo e la prova a posteriori sta nel fatto che nessuno morì o fu ferito a causa dell'impatto in sé. Essi potevano essere certi del fatto che la nave sarebbe rimasta a galla abbastanza a lungo proprio in una parte di oceano (l'Atlantico settentrionale) molto frequentata, in attesa di una o più navi che sarebbero arrivate a portare in salvo tutti i presenti a bordo: in effetti tutto ciò avrebbe potuto essere organizzato facilmente in anticipo per garantire la sicurezza dell'operazione. Per la "teoria del complotto" non è il caso di ipotizzare la volontà di un omicidio di massa: si trattava di una semplice truffa ai danni dell'assicurazione che fallì spaventosamente.

Il capitano Smith non riuscì a evitare l'iceberg ma sicuramente aveva fatto i calcoli con distanze eccessivamente ridotte, come era solito fare. La sua nave entrò in collisione con un iceberg, che non era visibile in condizioni di mare calmo; lo scontro avvenne probabilmente prima del previsto, altrimenti persino lui, nonostante i suoi precedenti, avrebbe preso delle misure per evitarlo. Egli doveva aspettarsi di avvistare il ghiaccio poiché gli era stato detto che si trovava davanti e vicino alla sua rotta, se non proprio sulla sua direzione. Se si fosse trattato di un "complotto" per eliminare il *Titanic* e caricare i passeggeri su altre navi dell'IMM (per esempio il *Californian)*, tutti sarebbero stati colti alla sprovvista dallo scontro verificatosi in anticipo a causa dell'imprudenza di Smith. Ci si può anche domandare se Wilde cercava di preparare la sorella a una notizia impressionante sulla nave per la quale egli provava tanta avversione...

In qualità di capo ufficiale, Wilde era responsabile del giornale di bordo. Egli morì ma altri quattro ufficiali sopravvissero e il capitano Smith era sulla plancia negli ultimi istanti: incoraggiava, dava ordini, esortava i radiotelegrafisti a mettersi in salvo dopo averli congedati e ormai diceva a ognuno di badare a sé. Perché permise che il giornale di bordo affondasse con la nave? Si trattava di un documento di valore unico per l'inchiesta che

sicuramente sarebbe stata condotta per far luce sulla sciagura. Non sarebbe stato difficile consegnarlo a uno degli ufficiali che si erano messi in salvo.

Il giornale di bordo avrebbe quasi certamente provato che Ismay mentiva circa la velocità della nave e che ebbe certo un ruolo nell'aumentarla. Si è notato che qualcuno quasi si lasciò scappare il segreto, facendo pubblicare un annuncio nella sezione del «New York Times» dedicata ai trasporti navali in cui si diceva che il *Titanic* era atteso martedì pomeriggio invece che mercoledì mattina. La fonte poteva essere soltanto un messaggio radio proveniente dalla nave stessa. Ismay aveva negato che la nave stesse tentando di battere un record, sostenendo che non aveva mai superato i settantacinque giri; le sue dichiarazioni furono accettate perché era chiaro che essa non era in grado di strappare il Nastro Azzurro al *Mauritania.* Ma il poter dire, dopo il viaggio inaugurale, che il *Titanic* era non solo più grande e più lussuoso ma anche più veloce *dell'Olympic* sarebbe stata un'ottima pubblicità; il *Titanic* avrebbe potuto vincere la scommessa per il primato sulla rotta meridionale. La British Titanic Society ottenne la prova da due membri dell'equipaggio, il fochista John Thompson e lo stivatore William McIntyre (non convocati in nessuna delle inchieste), che dichiararono che domenica, 14 aprile, erano stati raggiunti settantasette giri.

Sono ovvie le difficoltà sollevate dalla "teoria del complotto" anche se potrebbe spiegare molti misteri: chi lo organizzò, chi ne era a conoscenza, valeva proprio la pena di correre simili rischi per ricuperare un milione di sterline, ammortizzando *l'Olympic* con l'assicurazione del *Titanici* Questi sono tre esempi delle complicazioni cui si è accennato. Alla fine fu la Harland & Wolff a fornire una prova risolutiva. Il *Titanic* aveva lo scafo numero 401, questo numero doveva essere impresso sulle costruzioni principali all'interno della nave. Il filmato IMAX mostra un "401" sull'elica di babordo. Questo ovviamente non è un problema, ma è necessario ricordare che il *Titanic* fu "cannibalizzato" quando *l'Olympic* venne danneggiata: forse era proprio questa elica uno dei pezzi prelevati per essere ricollocato sull'*Olympic?* Anche se così fosse stato, tuttavia uno dei più arcani oggetti in mostra a Greenwich (l'indicatore di direzione del timone della plancia di poppa) mostra chiaramente il numero 401 inciso profondamente nel suo supporto in bronzo...

Si tende a elaborare una "teoria del complotto" dopo un disastro perché, per molte persone, è impossibile credere che una simile tragedia sia potuta

accadere. Può essere una necessità psicologica che aiuta ad accettare qualcosa di sconvolgente, quasi il bisogno di "etichettare" formalmente un fenomeno: si tratta di un sentimento molto diffuso che potremmo chiamare "paranoia specifica post trauma" per cui persone sane di mente, coinvolte direttamente o nella persona di familiari o come semplici osservatori, mostrano sintomi paranoici transitori o specifici, come modo di affrontare un disastro. È innegabile che le catastrofi non si verificano quasi mai per pura casualità, ma sono invece *causate* da stanchezza mentale, da un errore tecnico o umano. "Castighi divini" come inondazioni, carestie, epidemie e anche cambiamenti climatici sono ora imputati con frequenza sempre maggiore all'errore umano.

Non è necessario credere che mafia, estremisti di destra e di sinistra, la CIA e il KGB si siano uniti per assassinare il presidente John F. Kennedy per arrivare a determinare che non ci fu altro che un assassinio perpetrato con un vecchio fucile. Il fatto che alcuni disastri, come l'esplosione del volo 103 della Pan Am su Lockerbie in Scozia, nel Natale del 1988, siano il risultato di complotti criminali o terroristici incoraggia i sostenitori delle "teorie della cospirazione". Vi è poi il fatto che è generalmente impossibile tracciare una linea netta che suddivida i vari gradi di errore umano ("errore" nel senso più ampio, incluse colpe e reati) viste le molteplici variabili che comprendono dimenticanza, trascuratezza, avventatezza, ostinata negligenza, malevolenza, sabotaggio, fino all'omicidio di massa. La perdita del *Titanic* cade esattamente nel mezzo di questa scala: morì di ostinata negligenza.

Gli autori non ammettono che lo squarcio nella prua, scoperto dall'IFREMER nel 1987, sia stato causato dall'esplosione del carbonile in fiamme per due ragioni. La prima è che l'incendio era almeno 45 metri più a poppa dello squarcio; la seconda è che non avrebbe avuto modo di verificarsi. All'interno della nave, in prossimità dello squarcio, non c'era alcun oggetto massiccio che lo giustificasse, quindi doveva essersi prodotto quando lo scafo, che si era inclinato, aveva battuto di traverso sul fondo del mare.

La teoria dell'esplosione fu proposta da George Tulloch della RMS Titanic Inc. durante un documentario televisivo britannico, andato in onda nel marzo 1995; anche se fosse esatta si allontana comunque dal fatto centrale: il *Titanic* urtò un iceberg e affondò perché il suo capitano, spinto dall'agente del proprietario assente, la portò, senza motivo, a tutta velocità

verso una distesa di ghiaccio di cui conosceva la presenza. Non aveva motivo di farlo.

Dopo aver eliminato tutte le contraddizioni, le complicazioni, le motivazioni varie e le teorie, mentre il misterioso, affascinante relitto, lentamente e silenziosamente, si frantuma nell'Atlantico a 4000 metri di profondità, tutto quello che rimane è l'eterno enigma del *Titanic*.

FINE